COLECȚIA HETZEL

JULES VERNE

CLAUDIUS BOMBARNAC

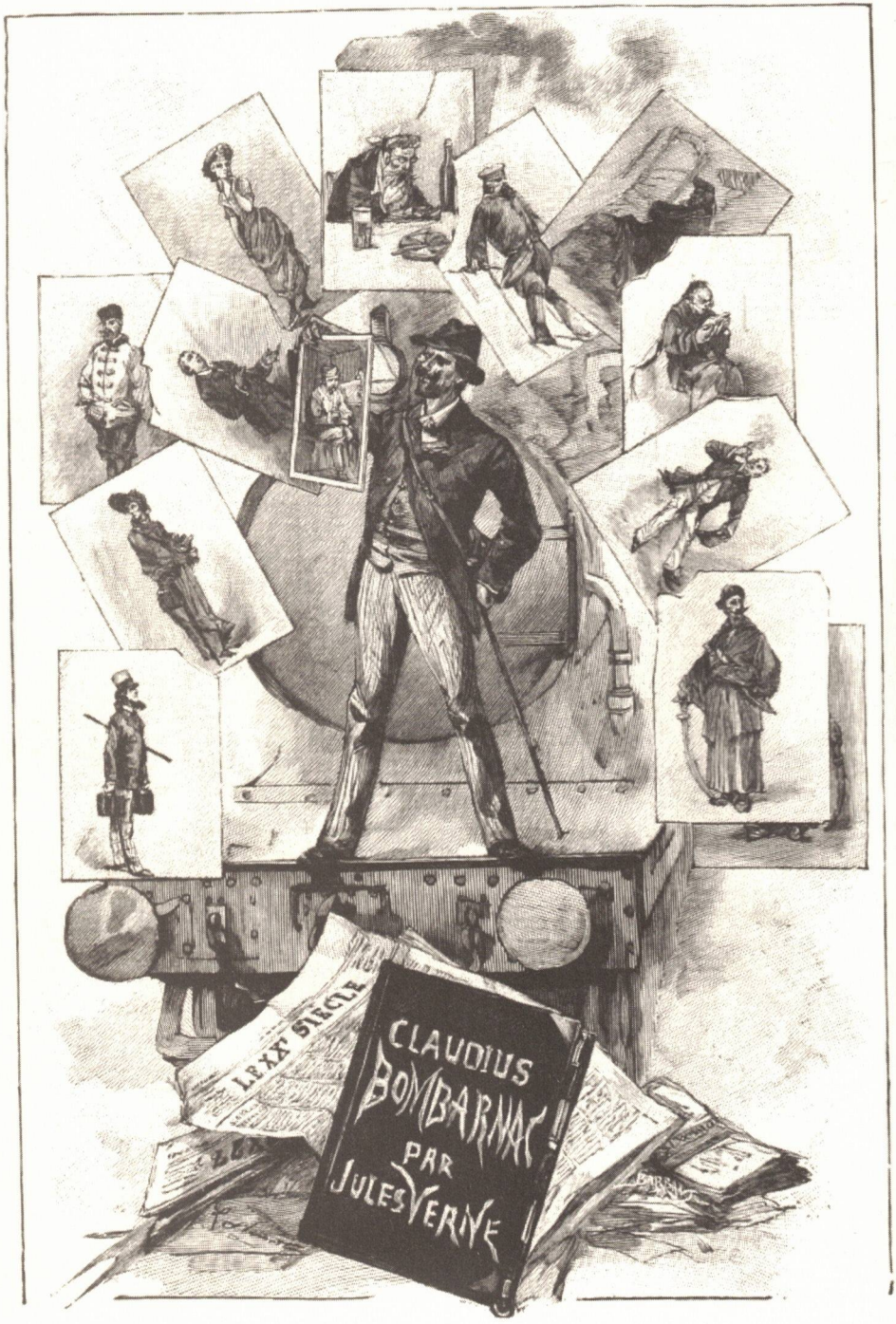
LITERA

FREEDOM
GREENLAND
BAFFIN BAY
DAVIS STRAIT
HUDSON BAY
DOMINION OF CANADA
BEHRING SEA
BRITISH COLUMBIA
NORTH AMERICA
NORTH PACIFIC OCEAN
NORTH ATLANTIC OCEAN
BRITISH ISLANDS
NEWFOUNDLAND
BERMUDA
GULF OF MEXICO
WEST INDIA ISLANDS
JAMAICA
CARIBBEAN SEA
BARBADOS
TRINIDAD
BRITISH GUIANA
SOUTH AMERICA
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
FALKLAND IS.
S. GEORGIA
WOR

FEDERATION
MAP OF THE WORLD.
SHOWING THE EXTENT OF THE BRITISH TERRITORIES IN 1786.
ARCTIC OCEAN
ASIA
EUROPE
NORTH AMERICA
PACIFIC OCEAN
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
BERING SEA
JAPAN
CHINA
INDIA
BURMAH
ARABIAN SEA
BAY OF BENGAL
CEYLON
BORNEO
PAPUA OR NEW GUINEA
SOUTH PACIFIC OCEAN
NEW ZEALAND
TASMANIA
CAPE COLONY
MADAGASCAR
DIEGO GARCIA
MAURITIUS
NEW AMSTERDAM
PORT JACKSON

JULES VERNE

CLAUDIUS BOMBARNAC


CLAUDIUS
BOMBARNAC
PAR
JULES VERNE
LE XXe SIECLE

JULES VERNE

CLAUDIUS BOMBARNAC

CARNET DE REPORTER

Ilustrații de Léon Benett

Traducere de Iulian Comănescu

LITERA
București

Claudius Bombarnac
Jules Verne

Editura Litera
tel.: 0374 82 66 35; 021 319 63 90; 031 425 16 19
e-mail: contact@litera.ro
www.litera.ro

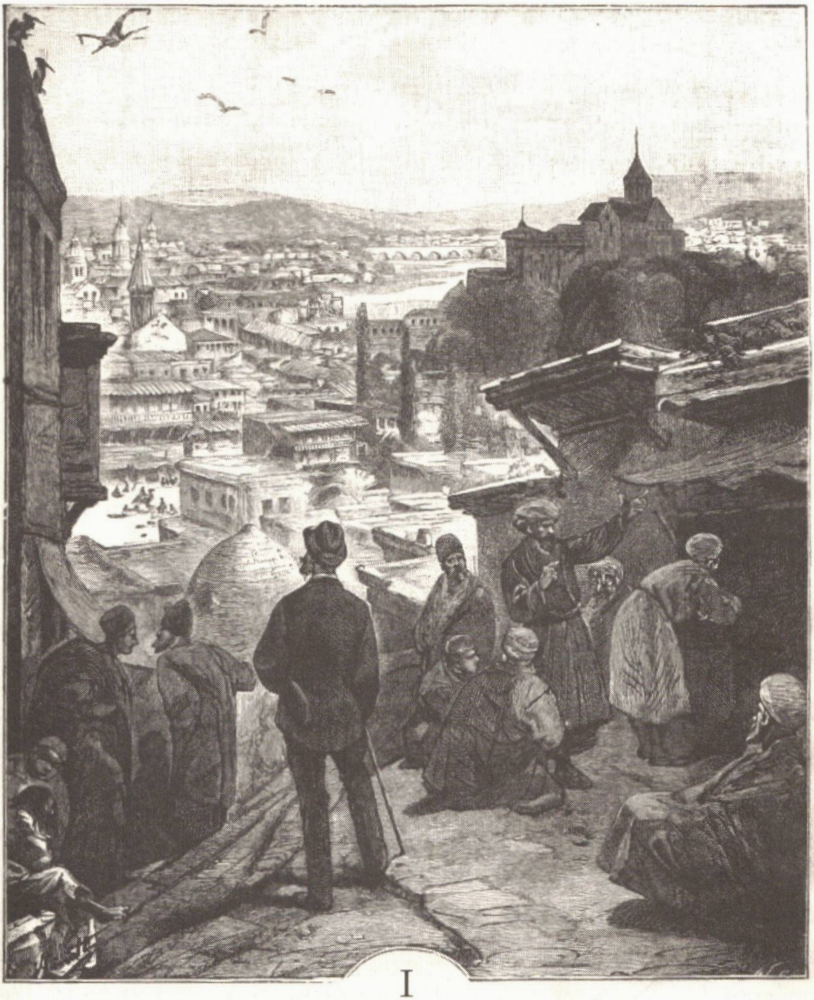
Claudius Bombarnac
Jules Verne

Copyright © 2023 Grup Media Litera
pentru versiunea în limba română
Toate drepturile rezervate

Editor: Vidrașcu și fiii
Redactor: Gabriela Trășculescu
Corector: Oana Sănițariu
Prepress: Andreea Apostol

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
VERNE, JULES
Claudius Bombarnac / Jules Verne; trad. din lb. franceză
de Iulian Comănescu. – București: Litera, 2023
ISBN 978-606-33-9702-8
I. Comănescu, Iulian (trad.)

821.133.1



I

Claudius Bombarnac reporter Secolul XX –
Tbilisi (Transcaucazia)

Aceasta este adresa telegramei pe care am găsit-o pe 13 mai, atunci când am sosit în Tbilisi.

Iată și textul:

De încetat orice activitate în data de 15 curentă. Claudius Bombarnac va fi în portul Uzun Ada pe litoral estic Caspică. Acolo ia tren direct Marea Cale Ferată Transasiatică între graniță Europa și capitală Imperiu Celest. De transmis impresii sub forma cronici interviuri personaje marcante întâlnite pe drum

semnalate orice incidente prin scrisori sau telegrame conform necesități reportaj de calitate.

Secolul XX *contează pe zel inteligență activitate adresă corespondent căruia deschide credit nelimitat.*

Iar eu sosisem la Tbilisi de-abia în acea dimineață, având intenția de a petrece acolo trei săptămâni, apoi de a vizita provinciile Georgiei în beneficiul ziarului meu și, speram eu, și al cititorilor.

Iată care sunt întorsăturile, care e hazardul existenței unui reporter ambulant!

În acele vremuri, căile ferate rusești erau conectate cu linia gruzină Poti–Tbilisi–Baku. După un traseu lung și interesant prin provinciile Rusiei meridionale, trecusem Munții Caucaz și speram să mă odihnesc în capitala Transcaucaziei... Și uite că ultimativa administrație de la *Secolul XX* nu mă lăsa să răsuflu nici măcar o jumătate de zi în orașul ăsta! De curând debarcat, trebuia să plec, fără a avea măcar timpul să-mi desfac valiza! Ce vreți? Trebuie să te conformezi exigențelor reportajului, cerințelor moderne ale interviului!

Totuși, îmi dădusem toată silința, eram blindat cu documente geografice și etnologice, referitoare la regiunea transcaucaziană. Bate-ți deci capul și află despre căciula de blană în formă de turban pe care o poartă muntenii și cazacii că se cheamă *papaha*, că redingota strânsă pe talie de care se agață cartușierele laterale e numită de unii *cherkeska*, și de alții *bechmet*! Trebuie să fii în măsură să susții că gruzinul și armeanul au toci în formă de con, că negustorii poartă *tulupa*, un fel de manta din piele de oaie, că persanul sau kurdul poartă încă „burka", un veșmânt dintr-o țesătură moale, dar apretată ca să devină impermeabilă!

Cât despre podoaba de cap a frumoaselor gruzine, *tasakravi*, compusă dintr-o bandă vaporoasă, un văl mătăsos, o muselină, care încadrează fețe atât de drăguțe, rochiile lor cu culori sclipitoare, cu mâneci foarte largi, veșmintele de sub ele, înnodate în talie, haina de iarnă de catifea garnisită cu blană și ornamente de metal și galoane, mantila de vară de bumbac alb, un *chadru* pe care-l strâng la subraț – toate aceste porturi, în fine, pe care le-am notat cu atâta grijă în carnetul meu de reporter: ce mai pot scrie despre ele?

Sosisem la Tbilisi de-abia în acea dimineață...

Eram în măsură să vă spun deci că orchestrele locale se compun din *zurna*, flaute cu sunet ascuțit, din *salamuri*, clarinete care țipă, din mandoline cu corzi de cupru, ciupite cu pana, din *chuniri*, viori ținute vertical, din *dimplipito*, un fel de talgere care zornăie ca pietricelele atunci când se preling pe o suprafață de sticlă!

Eram în măsură să vă spun deci că *schaska* este o sabie agățată de o curea ornată cu ținte și broderii de argint, că *kindjallul* sau *kandijarul* este un pumnal implântat la centură, că arsenalul soldaților din Caucaz e întregit de o pușcă cu țeavă lungă, de Damasc, cu ornamente de metal cizelat!

Eram în măsură să vă spun deci că tarantasul este un fel de trăsură așezată pe cinci axe de lemn elastic, cu roți depărtate și nu foarte mari, că ea e condusă de un *yemchik* cocoțat pe banca din față, care mână trei cai, iar lui i se adaugă un al doilea vizitiu, *faletru*, ori de câte ori se ia un al patrulea cal de la *smatritel*, care e șeful de poștă pe drumurile din Caucaz!

Eram în măsură să vă spun deci că o verstă e egală cu un kilometru și șaizeci și șapte de metri, că variatele populații nomade din guberniile Transcaucaziei se deosebesc după familii: calmucii descendenți ai oiraților, o mie cinci sute; kirghizii, de origine musulmană, opt mii; tătarii din Kundrof, o mie o sută; tătarii din Sartof, o sută doisprezece; nogaii, opt mii cinci sute; turkmenii, aproape patru mii! Și acum, după ce am studiat cu atâta râvnă Georgia, uite că un ucaz mă obligă să o las baltă! Și n-o să am timp nici măcar să vizitez muntele Ararat, locul unde a ajuns, în a patruzecea zi a Potopului, Arca lui Noe, rudimentara ambarcațiune a ilustrului patriarh! Și va trebui să renunț să-mi public impresiile de călătorie din Transcaucazia, să pierd o mie de rânduri de text, cel puțin, pentru care aveam la dispoziție cele treizeci și două de mii de cuvinte ale limbii noastre, recunoscute de Academia Franceză!

E greu. Dar trebuie, n-am ce face!

Și, în primul rând, la ce oră pleacă trenul din Tbilisi către Marea Caspică?

Gara din Tbilisi e la joncțiunea a trei linii: cea din vest, care se termină la Poti, la Marea Neagră, port în care debarcă pasagerii veniți din Europa; cea din est, care se termină la Baku, de unde pleacă pasagerii care vor să traverseze Marea Caspică; și, în fine, cea pe care rușii tocmai o construiseră pe o lungime de o sută șaizeci și patru de kilometri, între Circaucazia și Transcaucazia, de la Vladikavkaz la Tbilisi, traversând cotitura Arkhotiului, la patru mii cinci sute de picioare altitudine, și care leagă capitala gruzină de căile ferate ale Rusiei meridionale.

Pornesc în fugă către gară și mă reped în sala de așteptare.

– La ce oră e trenul de Baku? întreb.

– Mergeți la Baku? răspunde funcționarul. Și îmi aruncă de la ghișeu o privire mai mult militară decât civilă, genul care scapără întotdeauna de sub viziera căștilor rusești.

– Mergeți la Baku?

– Cred, îi spun poate un pic cam apăsat, că nu e interzis să merg la Baku…

– Nu, îmi răspunde el sec, cu condiția să aveți un pașaport în regulă.

– O să am pașaport în regulă, îi răspund ferocelui funcționar, care, precum toți cei din Sfânta Rusie, pare că ascunde în el un jandarm.

Apoi, mă mărginesc să întreb din nou care e ora de plecare a trenului de Baku.

– Ora șase seara.

– Și sosește la…?

– A doua zi, la șapte dimineața.

– La timp ca să iau vaporul către Uzun Ada?

– La timp. Și omul de la ghișeu îmi răspunde la salut cu un salut de o precizie mecanică.

Problema pașaportului nu trebuie să mă preocupe; consulul Franței o să-mi ofere cele necesare pentru administrația rusă.

Șase seara – și e deja nouă dimineața! Of! Dacă poți explora Parisul în două zile, Roma în trei și Londra în patru, ar fi culmea să nu poți vizita Tbilisi într-o jumătate de zi. Și să vezi tot, cu ochii tăi! La naiba, doar sunt reporter, sau ce?

Vă dați seama, dacă ziarul meu m-a trimis în Rusia, vorbesc rusește, engleză și germană. Doar nu poți cere de la un cronicar să știe toate cele câteva mii de limbi care ne ajută să ne exprimăm gândurile în cele cinci părți ale lumii, ar fi prea mult. De altfel, cu cele trei limbi despre care v-am spus, adăugând franceza, ajungi departe pe amândouă continentele. E adevărat, mai e și turca, din care n-am reținut decât câteva locuțiuni, și chineza, din care nu pricep o iotă. Dar nu mi-e teamă că am să casc gura fără să înțeleg nici în Turkestan, nici în Imperiul Celest. Interpreți o să găsesc destui și sunt sigur că n-am să pierd niciun detaliu din parcursul meu pe Marea Cale Ferată Transasiatică. Am spirit de observație și o să-l folosesc. De ce să mint? Fac parte din specia celor pentru care tot ce se-ntâmplă pe lumea asta e subiect de cronică, care cred că pământul, luna, cerul, universul nu există decât pentru a produce articole de ziar, iar pana mea n-o să șomeze deloc pe drum.

Înainte de a vizita Tbilisi, hai să încheiem cu problema pașapoartelor. Din fericire, nu trebuie să obțin *podorojnaia*, care era indispensabilă până nu demult pentru oricine voia să călătorească în Rusia. Asta pe vremea curierilor, a cailor de poștă, când această hârtie oficială îți dădea liberă trecere peste tot, îți oferea cele mai rapide atelaje de schimb, toată bunăvoința vizitiilor, transportul cu viteza maximă, așa încât un călător dotat cu ea putea să parcurgă în opt zile și cinci ore cele două mii șapte sute de verste care despart Tbilisi de Sankt-Petersburg. Dar era foarte greu să obții acest gen de pașaport.

Astăzi e suficient un simplu permis de liberă trecere – care dovedește într-o oarecare măsură că nu ești nici ucigaș, nici condamnat politic, adică ești ceea ce se înțelege într-o țară civilizată prin „om cinstit". Cu concursul consulului nostru din Tbilisi, o să îmi rezolv problema cu administrația rusă imediat.

E o chestiune care necesită două ore și două ruble. Așa că pot să mă consacru în întregime – ochi, urechi, picioare – explorării capitalei gruzine, dar fără să-mi iau un ghid, fiindcă am oroare de ei. Nu de alta, dar aș fi capabil să conduc orice străin prin labirinturile acestei capitale, după ce am studiat-o atât de minuțios. E un dar al meu de la natură.

Așa că iată ce recunosc, pornind la întâmplare: întâi duma, care e sediul municipalității, în care se află *golova*, primarul. Dacă mi-ați fi făcut onoarea de a mă însoți, v-aș fi condus către promenada Krasnaia Gora, pe malul stâng al râului Kura, adică echivalentul local al Champs-Élysées. E ceva între Tivoli din Copenhaga și târgul de pe bulevardul Bellevile, cu șirul de *kacheli*, balansoare încântătoare, a căror legănare sofisticată îți dă rău de mare. Și peste tot, în mijlocul tarabelor de bâlci, femeile, în costum de sărbătoare, se plimbă cu fața descoperită, lucru care arată că, gruzine sau armene, se roagă la Dumnezeul creștin.

Cât despre bărbați, sunt ca Apolo din Belvedere, dar ceva mai îmbrăcați; au cu toții un aer de prinți și mă întreb dacă nu sunt chiar prinți. Oare nu se trag toți din...? Dar mă rog, de genealogie o să ne ocupăm mai târziu. Să ne continuăm vizita, mărind pasul. Orice minut pierdut înseamnă zece rânduri de reportaj. Și zece rânduri de reportaj înseamnă... cât anume – depinde de generozitatea ziarului și de consiliul lui de administrație.

Haidem repede la caravanseraiul mare! Acolo, găsim caravanele venite din toate colțurile Asiei. Și uite una care tocmai sosește, compusă din negustori armeni. Și una care pleacă, cu comercianți din Persia și Turkestanul rusesc. Mi-ar fi plăcut să vin cu prima și să plec cu a doua. Dar nu se poate și îmi pare rău. De la apariția căii ferate transasiatice, de-abia dacă mai vezi astfel de coloane pitorești și interminabile de călăreți, de oameni care merg pe jos, pe cai, cămile, măgari și cu căruța. Dar în fine! Nu cred că voiajul meu prin Asia centrală va păcătui prin lipsa de interes. Un reporter de la *Secolul XX* va ști să-l facă atrăgător.

Deocamdată, bazarul e plin de o mie de produse din Persia, din China, din Turcia, din Siberia, din Mongolia. Grămezi de stofe de Teheran, de Shiraz, de Kandahar sau de Kabul, covoare cu țesătură și culori minunate, mătăsuri... dar mătăsurile nu sunt chiar ca acelea de Lyon.

Să-mi cumpăr?... Nici vorbă! Ar însemna să mă procopsesc cu ditamai bagajul pe tot parcursul de la Marea Caspică la Imperiul Celest. Ar fi o mare prostie. Mi-ajung valijoara și sacul atârnat de gât, în care am hainele de călătorie. Lenjerie?... O să-mi cumpăr pe drum, ca englezii.

Hai să ne oprim puțin la celebrele băi din Tbilisi, ale căror ape termale ajung și la șaizeci de grade. Acolo, se practică cele mai noi și eficiente tehnici de masaj, înmuierea șirei spinării, pârâitul membrelor. Mi-amintesc de ceea ce a spus marele nostru Dumas, ale cărui peregrinări n-au fost totdeauna lipsite de incidente. Ba chiar inventa incidentele la nevoie, ca un demn precursor al reportajului pe fugă. Și totuși, n-am timp nici de masaj, nici de pârâit, nici de înmuiere.

Dar uite: Hôtel de France. Unde pe lumea asta nu există un Hôtel de France? Intru și îmi comand de mâncare – un prânz gruzin, stropit cu un vin anume de Kachelia, despre care se spune că nu te îmbată niciodată, dacă nu cumva îi tragi în piept aroma în timp ce-l bei, motiv pentru care se servește în sticle cu gâtul gros, în care nasul ajunge înaintea buzelor. Sau cel puțin așa fac localnicii, în Transcaucazia. Cât despre ruși, ei sunt în general mai reținuți, se mulțumesc cu ceaiul, dar nu fără un oarecare adaos de vodcă, coniacul lor preferat dintotdeauna. Eu, care sunt francez și chiar gascon, o să mă mulțumesc cu sticluța de Kachelia, ca și cum aș bea un Château-Lafitte în vremurile de demult, când soarele îl scotea din dealurile din Pauillac. De fapt, acest vin din Caucaz, un pic cam acru, merge foarte bine cu găina fiartă, zisă *pilau*, care îi dă o savoare specială.

Am terminat și am plătit. Hai să ne amestecăm cu cei șaizeci de mii de locuitori care se află în momentul de față în capitala gruzină. Hai să ne pierdem în labirintul străzilor, în populația ei cosmopolită. Sunt o mulțime de evrei, care își închid haina cu partea dreaptă peste stânga, la fel cum scriu, spre deosebire de rasele ariene. Dar oare fiii Israelului sunt la fel de acasă în țara asta ca peste tot? Un proverb local zice că ai nevoie de șase evrei ca să înșeli un armean, iar în provinciile transcaucaziene e plin de armeni!

Am ajuns într-o piață cu nisip pe jos, unde cămilele își lungesc gâtul, îngenuncheate pe picioarele din față, cu sutele. Altădată, erau cu miile. Dar, de la crearea Marii Căi Ferate Transcaspice, care s-a produs acum câțiva ani, numărul acestor purtătoare de cocoașă s-a micșorat foarte tare. N-ai cum să faci concurență vagoanelor de bagaje sau de marfă cu niște animale care sunt, la urma urmei, niște animale!

Pe străzile în pantă, ajung pe cheiul râului Kura, a cărui albie împarte orașul în două părți inegale. Pe fiecare mal sunt ridicate case, în terase, îngrămădite una peste alta. Din ele, poți privi peste acoperișul vecinului. În vecinătatea râului, e plin de prăvălii. Aici, vânzătorii de vin fac mare agitație, cu burdufurile lor umflate ca niște baloane, la fel ca vânzătorii de apă, cu recipientele lor din piele de bivol, dotate cu furtunuri ca niște trompe de elefant.

Apoi, plec în căutare de aventuri. *Errare humanum est*, cum spun studenții din Bordeaux, atunci când pierd timpul pe cheiurile Girondei.

– Domnule, mă oprește un evreu scund, cu aer cumsecade, sunteți străin?...

– Sigur, da.

Și îmi arată o casă, care nu mi se pare cu nimic ieșită din comun.

– Atunci, opriți-vă puțin să admirați această casă...

– Dar ce e admirabil la ea?...

– Aici a locuit celebrul tenor Satar, care reușea să atingă contra fa-ul în voce de piept... lucru care l-a îmbogățit!

Îi doresc demnului patriarh să atingă un contra sol care să-l îmbogățească și mai tare și o iau înapoi spre înălțimile de pe malul drept al râului, ca să îmi fac o idee de ansamblu.

În vârful colinei, într-o piațetă în care un actor declamă cu emfază versuri de Saadi, admirabilul poet persan, mă las în voia contemplării capitalei transcaucaziene. Și îmi propun să fac aici lucrul pe care-l voi repeta și peste cincisprezece zile, la Pekin. Dar, în așteptarea pagodelor și a *yamen*-urilor Imperiului Celest, iată ce oferă Tbilisi privirii: ziduri de cetate, clopotnițe ale diferitelor lăcașuri de cult, o biserică mitropolitană cu cruce dublă, case construite după model rusesc, persan sau armenesc. Puține acoperișuri, dar multe terase. Puține fațade ornamentale, dar o mulțime de balcoane și

– Așteptați!... Așteptați!...

verande, agățate la etaj. Apoi, două zone foarte bine delimitate, cea de jos, rămasă gruzină, și cea de sus, mai modernă, traversată de un bulevard lung, tivit de copaci înalți, între care se profilează palatul prințului Bariatinski... Relieful e capricios, neprevăzut, incorect, minunat de neregulat, mărginit la orizont de rama grandioasă a munților.

În curând se face ora cinci. Nu mai am timp de fraze descriptive, oricât de rentabile sunt. Hai s-o pornim către gară!

Acolo, o afluență de lume: armeni, gruzini, locuitori din Mingrelia, tătari, kurzi, israeliți, ruși de pe malurile Mării Caspice, dintre care unii își iau bilete pe loc, ca orientalii, pentru Baku, direct, iar alții, pentru stațiile intermediare.

De data asta, sunt cu totul în regulă. Nici funcționarul cu mutră de jandarm, nici jandarmii înșiși n-au de ce să mi se pună de-a curmezișul.

Mi se dă un bilet la clasa întâi, valabil până la Baku. Cobor pe peron. Conform obiceiului, caut un compartiment confortabil, ca să mă instalez în colț. După mine urcă vreo câțiva călători, în timp ce vagoanele de clasa a doua și a treia sunt invadate de lume cosmopolită. După ce vine controlorul, ușile sunt închise. Un ultim fluierat anunță că trenul se va pune în mișcare...

Dar deodată se iscă niște strigăte. Strigăte în care furia se amestecă cu disperarea. Aud rostite în germană următoarele cuvinte:

– Așteptați!... Așteptați!...

Cobor geamul, ca să văd ce se întâmplă.

Un bărbat gras, cu valiza în mână și o șapcă pe cap, aleargă cu limba scoasă de un cot, împleticindu-se în faldurile ample ale propriei mantale. Întârziase.

Doi funcționari vor să-l oprească... dar încercați să opriți, dacă vreți, o bombă, în mijlocul traiectoriei ei. Și de astă dată, regulile trebuie să cedeze în fața forței.

Bomba teutonă descrie o curbă foarte precis calculată și vine să cadă în compartimentul vecin cu al nostru, prin ușa pe care un călător cumsecade o ținea deschisă.

Acum, trenul se cutremură, roțile locomotivei patinează pe șine, apoi viteza crește...

Am plecat.

II

Am plecat cu trei minute întârziere. Trebuie să fiu precis. Un reporter care nu e precis e ca un geometru care nu-și face calculele până la ultima zecimală. Întârzierea asta de trei minute a făcut din neamț tovarășul nostru de călătorie. Și am senzația că neamțul ăsta o să-mi furnizeze niște material. Dar, deocamdată, nu e decât un presentiment.

E încă lumină la ora șase seara, în luna mai, la această latitudine. Mi-am procurat un orar, ca să îl consult. Harta care îl însoțește îmi arată, stație după stație, parcursul căii ferate dintre Tbilisi și Baku. Dacă n-aș ști în ce direcție o ia trenul, spre nord-est sau spre sud-est, mi s-ar părea insuportabil, cu atât mai mult cu cât după căderea nopții nu voi putea vedea nimic, că doar nu sunt nictalop, ca bufnițele, cucuvelele sau pisicile vagaboande.

Harta îmi arată că, pentru început, calea ferată urmează de aproape drumul dintre Tbilisi și Marea Caspică, deservind Saganlong, Poily, Elizavetopol, Karascal, Aliat, Baku, de-a lungul văii lui Kura. Dar căile ferate nu trebuie construite cu ocolișuri, ci, pe cât posibil, în linie dreaptă. Așa e și cea transgeorgiană.

Printre stațiile pe care le pune în legătură e una pe care aș fi vrut s-o vizitez pe îndelete, Elizavetopol. Înainte de telegrama de la *Secolul XX*, îmi făcusem planuri să stau acolo o săptămână. Citisem atâtea descrieri interesante, și voiam să fac doar o haltă – cinci minute de oprire –, între ora două și trei dimineața!... În loc de un oraș tolănit sub razele soarelui, să vezi numai o alcătuire confuză, în lumina palidă a lunii!

Dar studiasem destul ghidul. E timpul să trec la tovarășii de drum. Suntem patru, așa că, bineînțeles, ocupăm cele patru colțuri ale

compartimentului. Eu l-am ales pe cel care dă spre linia din sensul opus, cu fața în direcția mersului.

În colțurile din partea cealaltă, călătorii așezați față-n față s-au înfofolit în pături imediat după ce au urcat, cu boneta trasă pe ochi. Sunt gruzini, asta e clar. Dar fac parte din specia fericită și specială a celor care dorm în tren, așa că nu o să se trezească până la Baku. N-am ce scoate de la ei. Pentru oameni de felul ăsta, vagonul nu e vagon, ci pat.

Dinaintea mea e un bărbat cu totul diferit, care nu are nimic oriental: treizeci și doi până la treizeci și cinci de ani, cu un barbișon roșcat, o privire vie, un nas de câine de vânătoare și o gură care de-abia așteaptă să spună ceva. Are niște brațe primitoare, care par gata de îmbrățișare, e înalt, viguros, cu umerii largi și torsul puternic. După felul cum s-a așezat, după ce și-a pus sacul de călătorie și și-a desfăcut tartanul viu colorat, am recunoscut *traveler*-ul anglo-saxon, obișnuit cu deplasările lungi, pe care îl găsești mai degrabă în trenuri sau pe pacheboturi decât în confortul sedentar al propriului *home*, asta presupunând că deține un *home*. Probabil călătorește în interes de afaceri. Observ faptul că are o mulțime de bijuterii – inele pe degete, ac de cravată, butoni cu imagini fotografice și brelocuri zdrăngănitoare la lanțul vestei. Chiar dacă nu poartă cercei în urechi și inel în nas, n-aș fi surprins să fie american – ba chiar mai mult de-atât, yankeu.

Cu asta mă ocup eu. Să aflu cine sunt tovarășii mei de călătorie, de unde vin, unde se duc – nu asta e treaba reporterului, la care se adaugă și interviurile? Așa că o să încep chiar cu vecinul din fața mea. N-o să fie greu, cred. N-are poftă nici să doarmă, nici să contemple peisajul pe care ultimele raze ale asfințitului îl luminează încă. Dacă nu greșesc, are tot atâta chef să-mi răspundă cât am eu să-l întreb – și invers.

Dar, când să mă apuc de treabă, mă oprește o bănuială. Numai să nu fie americanul ăsta – pariez că e american – tot reporter, la *The World* sau la *The New York Herald*, trimis în voiaj pe Marea Cale Ferată Transasiatică! Asta m-ar scoate din pepeni! Orice, numai un rival nu!

Continui să ezit. Să întreb, să nu întreb? Deja e aproape noapte... În fine, tocmai când mă pregăteam să deschid gura, începe el:

– Sunteți francez? mi se adresează în limba mea maternă.

– Da, domnule, îi răspund într-a lui.

Clar, o să ne putem înțelege.

S-a spart gheața, începe să plouă cu întrebări. Știți proverbul oriental: „Un nebun pune mai multe întrebări într-o oră decât un înțelept într-un an întreg".

Dar cum nici tovarășul meu, nici eu nu avem pretenția de a fi înțelepți, ne lăsăm în voia lor, amestecând franceza cu engleza.

– *Wait a bit!*[1] îmi spune americanul.

Reproduc această frază, fiindcă va reveni frecvent, ca o coardă care smucește un balansoar.

– *Wait a bit!* Aș paria zece contra unu că sunteți reporter?...

– Și ați câștiga... Da... reporter, trimis al *Secolului XX*, pentru o relatare de călătorie.

– Și mergeți până la Pekin?...

– Da, până la Pekin.

– Exact ca mine, răspunde yankeul.

Drace, tocmai de asta mă temeam!

– Confrate?... îl întreb, încruntându-mă într-un fel deloc amabil.

– Nu... Stați liniștit... N-o să dăm amândoi același articol, domnule...

– Claudius Bombarnac, din Bordeaux, care e încântat să vă însoțească pe drum, domnule...

– Fulk Ephrinell, de la Casa Strong Bulbul and Co., din New York, Statul New York, SUA.

Da, exact cum spuneam: SUA.

Bun, ne-am prezentat. Eu, vânzător de știri, iar el, vânzător de... ce? Trebuie să aflu.

Conversația continuă. Fulk Ephrinell, ne putem închipui, a călătorit peste tot – și chiar mai departe de-atât, cum spune el. Cunoaște amândouă Americile și aproape toată Europa. Dar e pentru prima oară când pune piciorul în Asia. Vorbește... vorbește... și tot timpul, *wait a bit!*, iarăși și iarăși. De parcă Hudsonul ar avea aceleași proprietăți generatoare de trăncăneală fără sfârșit cu Garona.

Vă dați seama, a trebuit să-l ascult aproape două ore. De-abia am reușit să-mi dau seama în ce stații opream – Saganlong, Poily și toate celelalte.

[1] „Stai puțin!" (n.tr.)

– Claudius Bombarnac, încântat să vă însoțească pe drum, domnule...

Mi-ar fi plăcut totuși să studiez puțin peisajul luminat discret de lună și să-mi fac câteva însemnări...

Din fericire, palavragiul meu călătorise deja prin provinciile estice ale Georgiei. Îmi povestește despre locuri, târguri, cursuri de apă, munții care se profilează la orizont... De-abia îi zăresc. Ăsta e blestemul căii ferate: pleci, sosești și nu vezi nimic pe drum.

– Nu! strig. Nu mai e ca pe vremea călătoriilor cu poștalionul, cu troica, cu tarantasul. S-a zis cu neprevăzutul, cu hanurile ciudate, cu trăncăneala de la opririle pentru schimbatul cailor, cu vodca *yemchik*-ilor... și poate și cu tâlharii de drumul mare, a căror rasă cumsecade e pe cale de dispariție...

– Domnule Bombarnac, mă întreabă Ephrinell, vorbiți serios, chiar regretați toate acestea?

– Foarte serios, răspund. Avantajele liniei drepte, pe care le are calea ferată, ne fac să pierdem pitorescul liniilor curbe sau întrerupte ale marilor drumuri de altădată. Și, zău, domnule Ephrinell, toate aceste relatări de călătorie din Transcaucazia, scrise acum vreo patruzeci de ani, nu vă provoacă nostalgie? Unde găsim noi măcar un sat locuit de cazaci soldați și agricultori în același timp? Cum am mai putea asista la acele spectacole fermecătoare pentru turiști, *djikitovka*, în care călăreții se întrec cu săbii și pistoale? Unde mai găsești escorta pe care o primeai obligatoriu atunci când călătoreai cu un înalt funcționar rus sau cu un colonel de staniță?

– Da, cu siguranță, nu mai avem unde găsi toate acestea, continuă yankeul meu. Dar, grație acestor panglici de fier care vor sfârși prin a înconjura cu totul globul nostru, ca pe un butoi de cidru sau un balot de bumbac, ajungem în treisprezece zile de la Tbilisi la Pekin. De aceea, dacă v-ați închipuit că vor apărea incidente care să vă tulbure drumul...

– Da, domnule Ephrinell, mi-am închipuit!

– Iluzii, domnule Bombarnac! Nu se va întâmpla nimic palpitant, nici cu dumneavoastră, nici cu mine. *Wait a bit!* Vă promit călătoria cea mai monotonă, cea mai prozaică, cea mai previzibilă, cea mai plată, în fine... plată ca stepele din Karakum, pe care Marea Cale Ferată Transasiatică îl traversează în Turkestan, ca întinderile din deșertul Gobi, pe care le traversează în China...

– O să vedem, răspund. Cât timp călătoresc pentru plăcerea cititorilor mei...

– Spre deosebire de mine, care călătoresc numai pentru propriile afaceri.

Auzind asta, m-am gândit că Fulk Ephrinell nu era chiar tovarășul de drum pe care îl visasem. Are marfă de vândut, dar eu nu am nicio intenție s-o cumpăr. Prevăd deci că nu vom ajunge prea departe cu intimitățile în timpul acestei lungi călătorii. Trebuie să fie unul dintre acei yankei despre care s-a zis: dacă au prins un dolar în dinți, e imposibil să li-l smulgi... Și probabil n-am să-i pot smulge nimic altceva de valoare!

Totuși, am aflat că Ephrinell călătorește în numele Casei Strong Bulbul and Co. din New York, deși habar n-am cu ce se ocupă aceasta. Dacă e să te iei după ce spune comerciantul american, pare totuși că obiectul de activitate al lui Strong Bulbul and Co. ar trebui să fie cunoscut în întreaga lume.

Dar atunci cum de nu știu nimic tocmai eu, reporter, elev al lui Chincholle, maestrul nostru, al tuturor? În mod clar, e vina mea că n-am auzit vorbindu-se niciodată despre Casa Strong Bulbul and Co.

Tocmai voiam să îl supun unui interogatoriu pe această temă, când Fulk Ephrinell îmi spune:

– Ați vizitat vreodată Statele Unite ale Americii, domnule Bombarnac?

– Nu, domnule Ephrinell.

– Dar vă gândiți să ajungeți într-o zi în țara noastră?

– Poate.

– În acest caz, atunci când ajungeți la New York, să nu uitați să explorați Casa Strong Bulbul and Co.

– Să o explorez?...

– Da, acesta e cuvântul.

– De acord. N-o să o ratez.

– O să descoperiți unul dintre cele mai remarcabile stabilimente industriale ale noului continent.

– Vă cred, dar ați putea cumva să-mi spuneți...

– *Wait a bit*, domnule Bombarnac! continuă Fulk Ephrinell, din ce în ce mai agitat. Închipuiți-vă o uzină colosală, cu clădiri imense pentru montaj și ajustarea pieselor, o mașină de o mie cinci sute de cai putere, ventilatoare care se învârt cu șase sute de rotații pe minut, generatoare care devorează sute de tone de cărbune pe zi, un coș înalt de patru sute cincizeci de picioare, hangare imense pentru înmagazinarea produselor fabricate, pe care le trimitem în toate cele cinci părți ale lumii, un director general, doi sub-directori, patru secretari, opt sub-secretari, cinci sute de angajați personal administrativ și nouă mii de muncitori, o legiune de agenți comerciali așa cum e servitorul dumneavoastră, care sondează permanent Europa, Asia, Africa, America, Australasia, în fine – o cifră de afaceri care depășește o sută de milioane de dolari anual! Și toate astea, domnule Bombarnac, toate astea, pentru a fabrica miliarde... da! am spus corect: miliarde...

În acest moment, trenul începe să-și micșoreze viteza, sub acțiunea frânelor automate. Apoi se oprește.

– Elizavetopol!... Elizavetopol!... strigă conductorul și impiegații.

Conversația noastră este întreruptă. Cobor geamul pe partea mea și deschid ușa, dornic să-mi dezmorțesc picioarele. Dar Fulk Ephrinell nu

coboară. Iată-mă deci măsurând peronul unei gări bine luminate. O duzină de pasageri au coborât deja din tren. Cinci sau șase gruzini se îmbulzesc la treptele ușilor. Zece minute de oprire la Elizavetopol: orarul nu ne acordă mai mult.

La primele dangăte de clopot, mă întorc spre vagonul nostru, urc și, după ce închid ușa, văd că altcineva mi-a luat locul. Da... în fața americanului s-a așezat o călătoare, cu acea lipsă de jenă tipic anglo-saxonă, care are ca limită doar infinitul. Oare e tânără? Bătrână? Drăguță? Urâtă?... Întunericul nu mă lasă să văd. În orice caz, galanteria franțuzească îmi interzice să-mi reclam colțul, așa că mă așez lângă această persoană, care nici nu catadicsește să se scuze.

Cât despre Fulk Ephrinell, am senzația că a adormit, așa că încă n-am cum să aflu ce anume fabrică Strong Bulbul and Co. din New York, cu miliardele de bucăți.

Trenul a plecat. Am lăsat în urmă Elizavetopolul. Și oare ce-am văzut din acest oraș fermecător, cu douăzeci de mii de locuitori, ridicat la o sută șaptezeci de kilometri de Tbilisi, pe Gjandzhachaj, un afluent al lui Kura, cu privire la care scotocisem o mulțime înaintea sosirii?... Nimic. Nimic din casele lui de cărămidă ascunse sub vegetație, nimic din ruinele lui curioase, nimic din superba moschee construită la începutul secolului al XVIII-lea, și nici din piața Maidan. Admirabilii platani, atât de căutați de corbi și mierle, care fac temperatura suportabilă în zilele prea călduroase de vară? De-abia le-am zărit vârfurile, scăldate de razele lunii. Și, pe malurile râului care își plimbă apele argintii, foșnitoare, de-a lungul străzii principale, de-abia am putut ghici câteva căsuțe cu grădinițe ca niște mici fortărețe cu creneluri. Ceea ce mi-a rămas în amintire e doar o siluetă neclară, furată în zbor dintre vălătucii de abur scuipați de locomotiva noastră. Dar de ce atâtea ziduri și întărituri? Fiindcă Elizavetopol a fost fondat într-o parte de lume unde aveau loc războaie, altădată era expus atacurilor lesghianilor din Shirvan, iar acești munteni, dacă e să-i crezi pe istoricii bine informați, se trag direct din hoardele lui Attila.

E aproape miezul nopții. Oboseala mă invită la somn, și totuși, ca un reporter conștiincios, nu vreau să închid decât un ochi.

Cad însă în acel gen de somnolență pe care o provoacă legănatul regulat al unui tren în mișcare, întrerupt de fluierături ascuțite, de zgomote de

angrenaje la reducerile de viteză, de hohotele mecanice tumultuoase care au loc atunci când două trenuri se întâlnesc. Și de numele de gări strigate în opriri foarte scurte, de plesnitul ușilor care se închid cu un sunet metalic.

Așa aud Goran, Varvara, Udjary, Kurdamir, Klurdan, apoi Karasul, Navahi... Mă îndrept de spate. Dar, cum nu mai stau în colțul de unde fusesem evacuat cu atâta politețe, nu pot vedea nimic pe geam.

În această clipă, încep să mă întreb ce se ascunde în mormanul de voalete, de cuverturi, de jupe pe care îl întrezăresc pe fostul meu loc. Întrebare fără răspuns. Oare călătoarea asta mă va întovărăși până la punctul terminus al Marii Căi Ferate Transasiatice? Oare o să ne salutăm cu simpatie pe străzile din Pekin? Iar acum, gândurile mi se mută de la ea la tovarășul meu de călătorie, care sforăie în colțul lui de l-ar putea invidia și ventilatoarele Casei Strong Bulbul and Co. Și chiar așa, oare ce dracu' produce uzina aia imensă? Poduri de fier și de oțel, locomotive, plăci de blindaj, cazane cu aburi, pompe de mină?... Din ce mi-a zis americanul, stabilimentul ăsta industrial formidabil e probabil un rival al lui Creusot, al lui Cokerill sau al lui Essen. Sau cel puțin așa m-a lăsat să înțeleg... fiindcă nu mi se pare că e deloc „verde", cum se spune în țara lui, adică nu e tocmai culmea inocenței, numitul Fulk Ephrinell!

Totuși, cred că am căzut, puțin câte puțin, într-un somn de moarte. Privat de orice stimul exterior, nu mai aud nici măcar respirația sforăitoare a yankeului meu. Trenul ajunge în gara Aliat, oprește acolo zece minute și pleacă din nou, fără ca măcar să-mi dau seama. Îmi pare rău, fiindcă Aliat e un mic port de la Marea Caspică, pe care aș fi putut să o zăresc. Aici sunt ținuturile care au fost devastate de Petru cel Mare... Aș fi putut scoate două coloane lungi de cronică istorico-fantezistă, amestecându-l pe Bouillet cu Larousse... Mai ales că n-am văzut nimic din țara asta și nici din capitala ei. N-ar fi deci nicio problemă să-mi las imaginația să zburde...

.....

– Baku! Baku...

Acest nume, repetat în timp ce trenul se oprește, mă trezește...

E ora șapte dimineața.

III

Vaporul nu trebuia să plece decât la ora trei după-amiază. Aceia dintre tovarășii mei de călătorie care își propuseseră să traverseze Marea Caspică au luat-o la fugă către port. Voiau, de fapt, să-și rețină o cabină sau să-și marcheze locul în saloanele pachebotului.

Fulk Ephrinell m-a părăsit grăbit, spunând numai:

– N-am nicio secundă de pierdut! Trebuie să mă ocup de transportul bagajelor...

– Aveți multe?

– Patruzeci și două de cutii.

– Patruzeci și două de cutii! strig.

– Și îmi pare rău că nu am de două ori mai multe... Îmi dați voie, nu-i așa?...

Chiar dacă ar fi plecat într-o traversare de opt zile în loc de douăzeci și patru de ore, chiar dacă ar fi trecut Atlanticul, nicidecum Marea Caspică, și tot n-ar fi fost atât de grăbit.

Credeți-mă, yankeului nici nu i-a trecut prin cap să-i întindă mâna tovarășei noastre de drum pentru a o ajuta să coboare din vagon. Călătoarea s-a sprijinit de brațul meu și a sărit... nu! A pus piciorul încet pe pământ. În loc de orice recompensă, am avut parte de un *Thank you, sir*, pronunțat cu o voce seacă, tipic britanică.

Thackeray a spus undeva că o doamnă engleză bine-crescută este cea mai completă dintre operele lui Dumnezeu de pe acest pământ. Nu vreau decât să verific această afirmație galantă, legat de călătoarea noastră. Tocmai și-a ridicat voaleta. E tânără sau fată bătrână? Cu englezoaicele astea, nu

știi niciodată!... Da. Pare că are vreo douăzeci și cinci de ani. Ten tipic englezesc, mers sacadat, o rochie care se înalță ca o maree la echinocțiu. Nu poartă ochelari, deși are ochi foarte albaștri, de mioapă. Mă înclin, și mă onorează cu un salut din cap, care nu pune în mișcare decât vertebrele gâtului ei lung, apoi se îndreaptă spre poarta de ieșire, cu pas regulat.

Probabil, voi revedea această persoană la bordul pachebotului. Cât despre mine, nu intenționez să cobor în port decât la ora plecării. Sunt la Baku, am o jumătate de zi ca să vizitez orașul și n-am de gând să irosesc nici măcar o oră, fiindcă hazardul peregrinărilor mele m-a adus, ei bine, aici.

E posibil ca acest nume să nu stârnească deloc curiozitatea cititorului. Dar poate că imaginația i se va înflăcăra, dacă adaug că Baku e orașul zoroastrienilor, cetatea parșilor, metropola adoratorilor focului.

Încercuit cu trei rânduri de ziduri negricioase, crenelate, acest oraș este ridicat în apropierea Capului Abșeron, acolo unde se termină ramificațiile lanțului muntos al Caucazului. Chiar așa: oare sunt în Persia sau în Rusia?... În Rusia, cu siguranță, fiindcă Georgia e o provincie rusească, dar ai tot dreptul să te crezi în Persia, fiindcă Baku și-a păstrat aerul persan. Am vizitat un palat al hanilor, produs pur al arhitecturii lui Riar-Șah și al Șeherezadei, „fiica Lunii", spirituala povestitoare. Un palat ale cărui sculpturi fine sunt la fel de proaspete de parcă ar fi primit ieri ultima lovitură de daltă. Mai departe se ridică minarete zvelte, și nu acoperișurile bombate ale Sfintei Moscove. E o moschee veche, în care poți intra fără să-ți scoți cizmele. E adevărat, muezinul nu mai recită versete din Coran la ora rugăciunii.

De altfel, Baku are cartiere care sunt foarte rusești ca moravuri și aspect, cu casele lor de lemn fără niciun pic de culoare orientală, o gară cu aspect impozant, demnă de un mare oraș din Europa sau din America, iar la capătul străzilor, un port modern, a cărui atmosferă e plină de fumul de huilă scuipat de coșurile vaselor cu abur.

Și chiar te poți întreba de ce ai nevoie de cărbune în acest oraș al gazului lampant. La ce folosește acest combustibil, cât timp solul arid și gol al Abșeronului, în care nu crește decât absintul pontic, e atât de bogat în ulei mineral? La optzeci de franci suta de kilograme, oferă gaz lampant alb și negru suficient cât să ajungă pentru sute de ani.

Ce fenomen minunat! Aveți nevoie de un aparat de iluminare sau de încălzire rapidă? Nimic mai simplu: faceți o gaură în pământ, gazul începe să țâșnească afară și ajunge să-l aprindeți. E un gazometru natural, pentru toate buzunarele.

Aș fi vrut să vizitez faimosul sanctuar de la Ateshgah. Dar e la douăzeci și două de verste de oraș și nu am timp de el. Acolo arde focul etern, întreținut de sute de ani de preoți parși veniți din India, care nu mănâncă niciodată hrană provenită din animale. În alte țări, vegetarienii ăștia ar fi cu siguranță identificați ca membri ai unei secte.

Toate acestea îmi aduc aminte că n-am luat micul-dejun și, cum se anunță ora unsprezece, mă îndrept spre restaurantul gării, unde n-am de gând să mă conformez în niciun caz regimului parșilor de la Ateshgah.

Tocmai atunci când intru în local, Fulk Ephrinell se repede afară.

– Nu luați micul-dejun?... îl întreb.

– L-am luat, îmi răspunde el.

– Și bagajele dumneavoastră?...

– Mai am douăzeci și nouă de dus la pachebot... Dar vă rog să mă iertați... n-am nicio clipă de pierdut. Atunci când reprezinți Casa Strong Bulbul and Co., care expediază în fiecare săptămână cinci mii de lăzi cu produse...

– Bine, bine, mergeți, domnule Ephrinell, ne întâlnim la bord. Apropo, ați văzut-o pe tovarășa noastră de călătorie?

– Ce tovarășă de călătorie?...

– Tânăra doamnă care mi-a luat locul în compartiment...

– Era o doamnă cu noi?...

– Bineînțeles că da.

– Ei bine, de la dumneavoastră aflu și eu asta, de la dumneavoastră! Și spunând asta, americanul dispare pe ușă. Sper ca măcar până la Pekin să aflu ce produce Casa Strong Bulbul and Co. din New York. Cinci mii de lăzi pe săptămână... ce producție, ce volum!

După ce scap repede de micul-dejun, pornesc în explorare din nou. În timpul plimbării, am putut admira câțiva lesghieni grozavi, cu *cherkeska* cenușii cu cartușiere pe piept, *behmet* de mătase de un roșu aprins, ghetre brodate cu argint și pantofi plați, fără toc. În cap purtau *papak*-uri albe,

și în spate, o pușcă lungă. La centură, un *shashka* și un *kandjiar* – adică oameni-arsenal, la fel cum există oameni-orchestră, dar care poartă totul cu mândrie și fără îndoială creează un efect minunat în cortegiile care îl însoțesc pe țarul Rusiei.

E deja ora două și mă gândesc să mă îndrept spre debarcader. Trebuie să trec din nou pe la gară, unde mi-am lăsat puținul bagaj.

Iată-mă, deci, cu valiza într-o mână și bastonul în cealaltă, pornind-o pe una dintre străzile care coboară în port.

La o cotitură, în locul în care zidurile se dau la o parte ca să lase cale liberă către chei, atenția îmi este atrasă, nu știu de ce, de două persoane care merg una lângă alta. E un cuplu, în costume de călătorie. Bărbatul arată cam de treizeci și cinci de ani, iar femeia, de douăzeci și cinci până la treizeci. El e brunet și a început deja să albească, are o fizionomie mobilă și o privire vie, un mers sigur și legănat, iar ea e blondă, încă drăguță, cu ochi albaștri și un ten care a început să se faneze, păr strâns în bucle sub boneta un pic ridicolă, care nu prea e de bun-gust nici prin croială, nici prin culoarea țipătoare. Foarte probabil, sunt doi soți pe care trenul tocmai i-a adus de la Tbilisi și poate, chiar, dacă flerul nu mă înșală, doi francezi.

Dar, deși îi privesc curios, ei nu fac același lucru. Sunt prea ocupați, ca să-și dea seama de prezența mea. În mâini și pe umeri au saci, perne, cuverturi, bastoane, umbrele. Cară după ei o mulțime de pachețele cu tot felul de lucruri, pe care reiese că n-au vrut să le trimită împreună cu bagajele, pe pachebot. Simt o nevoie presantă de a le sări în ajutor. Nu e asta o ocazie fericită – și foarte rară – de a întâlni niște francezi în afara Franței?

În momentul în care vreau să-i abordez, reapare însă Fulk Ephrinell și mă ia cu el. Las în urmă cuplul. Dar e doar o amânare. O să dau de ei din nou pe pachebot și o să facem cunoștință în timpul traversării.

– Ei bine, îl întreb pe yankeu, cum stați cu încărcatul bagajelor?...

– În acest moment, am trimis a treizeci și șaptea ladă, domnule Bombarnac...

– Și totul a decurs bine până acum?...

– Da, foarte bine.

– Și ce se ascunde în valizele acelea ale dumneavoastră, dacă nu vă supărați?...

– Ce se ascunde?... A, uite-o pe a treizeci și șaptea! strigă Fulk Ephrinell și o ia la fugă după un furgon care tocmai apărea pe chei.

Pe chei e mare forfotă, animație ca la orice plecare sau sosire. Baku este portul cel mai frecventat și cel mai sigur al Mării Caspice. Situat mai la nord, Derbent n-ar fi în stare să îi facă concurență, așa că Baku absoarbe aproape în întregime traficul acestei mări, sau mai degrabă al acestui lac, care nu comunică cu mările vecine. Nu mai trebuie spus că apariția insulei Uzun Ada pe țărmul opus a înzecit traficul care se făcea altădată prin Baku. Odată ce a fost deschisă circulației călătorilor și mărfurilor, calea ferată transcaspică este drumul predilect care leagă Europa de Turkestan.

Într-un viitor apropiat, ar putea apărea o a doua rută de-a lungul graniței persane, legând liniile Rusiei meridionale de cele ale Indiei engleze, iar acest lucru ar putea să-i scutească pe călători de navigația pe Marea Caspică. Și, dacă acest bazin va seca prin evaporare, de ce n-ar putea o altă cale ferată, construită pe fundul lui nisipos, să permită circulația trenurilor, fără transbordare, de la Baku la Uzun Ada?...

Deocamdată, până când acest deziderat va fi realizat, trebuie însă să iei un pachebot, lucru pe care mă pregătesc să-l fac, în compania unei mulțimi numeroase.

Pachebotul nostru se numește *Astara* și aparține companiei Caucaz și Mercur. E un vapor mare, cu zbaturi, care traversează Marea Caspică de trei ori pe săptămână. Are o cocă impozantă și e amenajat de așa natură, încât să poată lua o mare cantitate de mărfuri. Constructorii lui au fost mai preocupați de arimajul pachetelor decât de confortul călătorilor. Până la urmă, la o navigație de douăzeci și patru de ore, nu prea ai de ce să faci nazuri.

Pe debarcader e o înghesuială tumultuoasă. Oameni care pleacă și oameni care îi însoțesc pe cei care pleacă, proveniți din populația cosmopolită a Baku-ului. Îmi dau seama că majoritatea călătorilor sunt turci, plus vreo douăzeci de europeni de diverse naționalități, câțiva persani și doi indivizi din Imperiul Celest. Cei doi se îndreaptă cu siguranță către China.

Astara e pur și simplu ticsit de marfă. Aceasta n-a putut fi înghesuită toată în cală, așa că o bună parte e înșirată pe punte. Zona din spate e rezervată pentru pasageri. Dar, de la pasarela dintre tambururi până la

Pachebotul nostru se numește Astara...

suprastructura din față, sunt îngrămădite nenumărate pachete, pe care au fost întinse prelate groase, gudronate, ca să le apere de apa mării.

Acolo sunt și bagajele lui Fulk Ephrinell. Acesta s-a ocupat de ele cu energia tipică yankeului, decis să nu-și scape din ochi prețioasele acareturi, o serie de cutii cubice, înalte, late și lungi de două picioare, acoperite de piele lăcuită, bine întinsă, pe care se citesc următoarele cuvinte, imprimate în relief: Strong Bulbul and Co., New York.

– Gata? Ați încărcat tot? îl întreb pe american.

– Uitați a patruzeci și doua ladă, tocmai sosește, îmi răspunde acesta.

Dar ce strigăt de indignare scoate Fulk Ephrinell!

Și, într-adevăr, lada respectivă e în cârca unui hamal care urcă deja pe puntea de îmbarcare. Mi se pare că hamalul se clatină puțin, probabil de la prea multă vodcă.

– *Wait a bit!* strigă Fulk Ephrinell. Apoi, într-o rusă foarte clară, ca să fie mai bine înțeles: Atenție!... atenție!

Bine zis, dar prea târziu. Hamalul a călcat pe alături. Lada îi alunecă de pe umeri și se rostogolește... din fericire, pe deasupra bastingajului *Astarei*, pe punte. Se sparge, și o mulțime de pachete mai mici, a căror hârtie se rupe, își răspândesc conținutul pe punte.

Dar ce strigăt de indignare scoate Fulk Ephrinell! Ce lovitură de pumn îi administrează nefericitului hamal, repetând cu obstinație:

– Dinții mei! Dinții mei, săracii! Și iată-l în genunchi, târându-se și adunând bucățelele de fildeș artificial risipite peste tot, în timp ce eu nu pot să-mi stăpânesc râsul.

Da! Casa Strong Bulbul and Co. din New York produce dinți! Cinci mii de lăzi de dinți pe săptămână, care se duc în cele cinci colțuri ale lumii! Pentru asta are nevoie gigantica uzină de o mie cinci sute de cai putere și o sută de tone de cărbune pe zi: ca să aprovizioneze toți dentiștii de pe vechiul și de pe noul continent, până în China. Numai americanii sunt în stare de așa ceva!

Până la urmă, populația lumii este în momentul de față de o mie patru sute de milioane de suflete și, la treizeci și doi de dinți pe cap de locuitor, asta înseamnă aproape patruzeci și cinci de miliarde de dinți. Deci, dacă ar trebui să înlocuiască toți dinții adevărați cu alții falși, nici măcar Casa Strong Bulbul and Co. nu ar putea face față!

Dar hai să-l lăsăm pe Fulk Ephrinell să alerge după comorile lui stomatologice din cea de-a patruzeci și doua ladă. Se aud ultimele bătăi de clopot. Toți pasagerii sunt la bord. *Astara* începe să își largheze amarele…

Dintr-odată, de pe chei se aud strigăte. Le-am mai auzit: sunt strigătele neamțului. Cele de la Tbilisi, din momentul în care trenul de Baku pleca.

Nu m-am înșelat, fiindcă apare și călătorul respectiv. Aleargă de zici că-și dă duhul, nu mai poate. Puntea de îmbarcare a fost retrasă deja, pachebotul s-a desprins de mal. Oare cum o să se îmbarce?

Din fericire, o plasă agățată de pupa *Astarei* mai ține încă vasul lipit de chei. Neamțul apare chiar în momentul în care doi marinari își fac de lucru cu baloanele de acostare. Aceștia îi dau mâna și îl ajută să sară la bord…

E clar, omul ăsta gras și-a făcut din întârziere o meserie. Aș fi surprins să văd că va ajunge la destinație.

Între timp, după ce a executat manevra de desprindere, *Astara* a pornit la drum împinsă de puternicele ei zbaturi și a ieșit în curând din radă.

La aproximativ patru sute de metri de țărm, un fel de fierbere care agită suprafața mării indică o perturbare puternică la adâncime. În momentul respectiv, mă găseam lângă bastingajul de la babord, în spate, și, cu o țigară

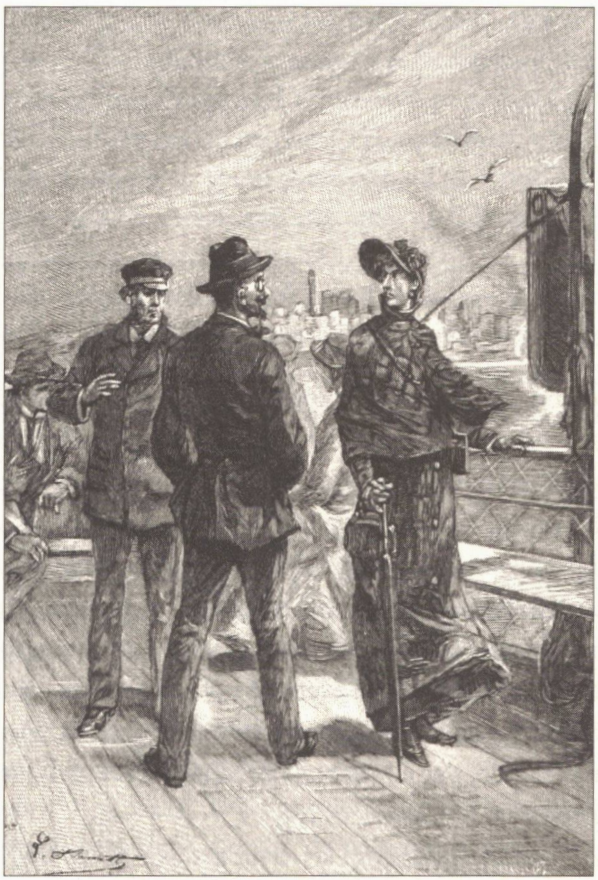
Astara *merge mai departe, prin flăcări.*

de foi în gură, priveam cum portul dispare după Capul Abșeron, în timp ce spre vest, la orizont, începeau să se profileze Munții Caucaz.

Nu mai aveam decât un rest de țigară și, după ce am tras ultimele fumuri, am aruncat-o peste bord.

Imediat, o pânză de foc a înconjurat coca pachebotului. Fierberea provenea dintr-o sursă submarină de petrol, căreia nu i-a trebuit decât un chiștoc incandescent ca să se aprindă.

Se aud câteva strigăte. *Astara* merge mai departe, prin flăcări. Dar o manevră bruscă a cârmei ne depărtează de sursa focului și, imediat, scăpăm de pericol.



Cea care-mi dă lecții e englezoaica din tren.

Căpitanul, care a venit până în spate, se mărginește să îmi spună cu răceală:

– Ce-ați făcut nu e deloc prudent.

Iar eu îi răspund așa cum ar face oricine în situația dată:

– Vă jur, căpitane, nu știam…

– E vina dumneavoastră că nu știați, domnule!

Ultimele cuvinte au fost pronunțate de o voce seacă și antipatică, la câțiva pași de mine.

Mă întorc…

Cea care-mi dă lecții e englezoaica din tren.

IV

De obicei, nu mă încred în impresiile de călătorie. Astfel de impresii sunt subiective; folosesc cuvântul ăsta fiindcă e la modă, chiar dacă n-am înțeles niciodată exact ce vrea să spună. Un om vesel va vedea lucrurile în mod vesel. Un om trist le va vedea triste. Democrit ar fi considerat că malurile Iordanului și plajele Mării Moarte sunt încântătoare. Heraclit ar fi zis că golful Napoli și plajele Bosforului sunt mohorâte. Eu am o natură fericită – să mă iertați dacă mă arăt atât de egocentric în povestirea asta, dar e lucru rar ca personalitatea unui autor să nu se amestece cu ceea ce povestește –, a se vedea Hugo, Dumas, Lamartine și atâția alții. Shakespeare este o excepție de la regulă, dar eu nu sunt Shakespeare, la fel cum nu sunt, de altfel, nici Lamartine, Dumas sau Hugo.

Și totuși, oricât de înverșunat adversar al doctrinelor lui Schopenhauer și Leopardi aș fi, voi mărturisi că țărmurile Mării Caspice mi s-au părut mohorâte. Nicio mișcare pe litoral, niciun pic de vegetație, nicio pasăre. N-ai zice că ești pe malul unei mări în toată regula. Și totuși, chiar dacă Marea Caspică nu e, de fapt, decât un lac întins la douăzeci și șase de metri sub nivelul Mediteranei, acest lac este tulburat destul de frecvent de furtuni violente. O navă nu poate „fugi" din calea lor, cum spun marinarii. Ce înseamnă o sută de leghe lățime? Ajungi repede la mal, fie în vest, fie în est, iar porturile în care îți poți găsi refugiu nu sunt multe nici de partea Asiei, nici de cea a Europei.

La bordul *Astarei* sunt o sută de pasageri – un mare număr de locuitori ai Caucazului care fac negoț cu cei ai Turkestanului, și care nu ne vor însoți până în provinciile orientale ale Imperiului Celest.

Calea Transcaspică funcționează între Uzun Ada și granița chineză deja de câțiva ani. Numai între acest port și Samarkand, ea numără nu mai puțin de șaizeci și trei de opriri. Deci tocmai pe această porțiune a parcursului își lasă trenul cea mai mare parte a pasagerilor. Cu aceștia nu merită să îmi bat capul, n-am de ce să-mi pierd timpul să-i studiez. Să presupunem că unul dintre ei ar fi interesant: mă apuc să îl lucrez, îl pun într-o stare sufletească propice... și mă lasă baltă.

Nu! Toată atenția mea este rezervată celor care fac întreaga călătorie. Îl am deja pe Fulk Ephrinell și poate pe fermecătoarea englezoaică, care mi se pare că se îndreaptă către Pekin. Și o să îmi mai găsesc și alți tovarăși de drum la Uzun Ada. În ceea ce privește cuplul francez, deocamdată nimic. Dar traversarea Mării Caspice nu se va termina până când nu voi ști câte parale face. Mai sunt și cei doi chinezi, care bineînțeles se întorc în China. Dacă aș cunoaște doar vreo sută de cuvinte din *khuen-hoa*, limba Imperiului Celest, poate că aș avea ce face cu aceste figuri curioase, de umplutură. Dar, în realitate, ceea ce îmi trebuie este un personaj încununat de legendă, un erou misterios, care călătorește incognito, fie mare senior, fie bandit. În fine, să nu ne uităm rolul de reporter pentru fapte, de intervievator pentru oameni, și nici diferența dintre ele, pentru a alege cum trebuie unul dintre roluri. Cine alege bine are mai apoi noroc.

Am coborât pe scară, de pe puntea superioară în saloanele din spatele navei. Cabinele sunt deja ocupate de pasageri și pasagere, care au început să se resimtă de pe urma tangajului și a ruliului. Culcați încă de la sosirea la bord, nu se vor ridica din pat decât în momentul în care vaporul va acosta la cheiurile lui Uzun Ada. În lipsa cabinelor, alți pasageri s-au instalat pe divane, înghesuiți între pachete, și nu se vor mișca din locurile lor. Poftim de caută un domn cu alură de personaj de roman printre toți adormiții ăștia speriați de răul de mare!

Cât despre mine, pe punte vreau să îmi petrec noaptea, așa că urc din nou, prin capotă. Americanul este acolo și tocmai a terminat să-și aranjeze lada la loc.

– Vă închipuiți, strigă el, vă închipuiți că mi-a cerut și bacșiș mujicul ăla bețiv?!

– Sper că n-ați pierdut nimic, domnule Ephrinell, i-am răspuns.

– Nu... din fericire!

Numeroși pasageri stau întinși pe grămezile de scânduri...

– Ați putea să-mi spuneți câți dinți duceți în China, în toate lăzile astea?

– Un milion opt sute de mii, fără a număra măselele de minte!

Și Fulk Ephrinell se pune pe râs după această glumă, pe care cu siguranță a semănat-o în toate vânturile, pe drumul până aici. Îl părăsesc și mă îndrept spre pasarela dintre cele două tambururi.

Cer destul de frumos, cu un vânt dinspre nord, care amenință să crească. În larg, suluri de apă lungi, verzulii, aleargă pe suprafața mării. E posibil ca noaptea să fie mai grea decât ne-am închipuit. În fața pachebotului,

numeroși pasageri – turkmeni în zdrențe, kirghizi cu ochi oblici, mujici îmbrăcați ca emigranții –, niște amărâți, în fine, stau întinși pe grămezile de scânduri, pe prelate sau sprijiniți de pereți. Fumează aproape toți sau își molfăie proviziile pe care le-au adus pentru traversare. Alții caută deja să-și alunge oboseala dormind și poate chiar să-și păcălească foamea astfel.

Îmi trece prin cap să încep să mă plimb printre grupurile lor. Sunt un vânător care bate tufișurile înainte de a se așeza la pândă. Iată-mă în fața unei grămezi de pachete pe care mă apuc să o examinez cu o privire de vameș.

Un cufăr destul de mare, de lemn deschis la culoare, acoperit parțial de prelată, îmi atrage atenția. Are cam un metru optzeci lungime și un metru lățime și înălțime. A fost adus aici cu grijă, datorită cuvintelor cu care este inscripționat, în rusă, pe soclu: „Oglinzi – Fragil – Atenție la umezeală!" Și indicații: „Sus–Jos", care de altfel au fost respectate. Apoi, o adresă care sună în felul următor: „Domnișoara Zinca Klork, bulevardul Sha-Kua, Pekin, provincia Pechili, China".

Această Zinca Klork – o arată numele – trebuie să fie o româncă, și vrea să profite de traseul direct al Marii Căi Ferate Transasiatice pentru a trimite oglinzile. Oare acest articol lipsește din magazinele imperiului de mijloc? Cum fac atunci frumoasele chinezoaice ca să își admire ochii migdalați și edificiile propriilor coafuri?

Clopotul sună, pentru a anunța masa de ora șase. *Dining room*-ul este în față. O iau într-acolo și găsesc deja așezați la masă vreo patruzeci de convivi.

Fulk Ephrinell s-a instalat aproape de centrul salonului. Fiindcă lângă el e un loc liber, îmi face semn să mă duc să îl ocup și mă grăbesc să intru în posesia lui.

Poate că e pură întâmplare, nu știu, dar călătoarea engleză este așezată în stânga lui Fulk Ephrinell, care se întreține cu ea și consideră necesar să mă prezinte.

– Miss Horatia Bluett, spune.

În față, zăresc cuplul francez, care studiază conștiincios meniul cinei.

La celălalt capăt al mesei, înspre oficiul de unde vin farfuriile, se lăfăie călătorul neamț, un colos cu fața rozalie, părul blond, barba roșcată, mâini stângace și nasul prea lung, asemănător cu aparatul proboscidian al plantigradelor. Are aerul aparte al ofițerilor de *landsturm* amenințați de obezitate precoce.

– De data asta n-a întârziat, îi spun lui Fulk Ephrinell.

– Ora cinei nu se ratează niciodată în imperiul german! îmi răspunde americanul.

– Știți oare cum se numește germanul ăsta?

– Baronul Weissschnitzerdörfer.

– Și cu numele ăsta precis ajunge până la Pekin, nu?...

– Da, până la Pekin, la fel ca maiorul rus care s-a așezat alături de căpitanul *Astarei*.

Privesc personajul în chestiune, un bărbat la vreo cincizeci de ani, tipul de rus, cu barba și părul încărunțite și cu o fizionomie deschisă. Eu știu rusește, el trebuie să știe franțuzește. O fi chiar tovarășul de călătorie pe care îl visez?

– Ați zis că e maior, domnule Ephrinell?

– Da, medic în armata rusă. I se spune maiorul Noltitz.

E clar, americanul știe deja mai multe ca mine. Și totuși nu e reporter...

Fiindcă ruliul nu se simte încă foarte tare, toată lumea mănâncă acum cu poftă. Fulk Ephrinell se întreține cu Miss Horatia Bluett și deduc că între aceste naturi atât de tipic anglo-saxone a avut loc o apropiere.

De fapt, unul vinde dinți, iar cealaltă, păr. Miss Horatia Bluett reprezintă o importantă casă din Londra, Casa Holmes-Holme, căreia Imperiul Celest îi expediază anual două milioane de podoabe capilare feminine. Miss Bluett merge la Pekin, în numele casei amintite, pentru ca să fondeze o sucursală în care vor fi adunate produsele recoltate de la supușele... și, fără îndoială, de la supușii Fiului Cerului. Afacerea are premise cu atât mai favorabile cu cât Societatea Secretă a Lotusului Albastru militează pentru suprimarea cozilor, simbolul aservirii chinezilor de către tătarii din Manciuria.

„Așa, deci", mă gândesc, „China își trimite părul în Anglia, iar America îi trimite dinți. E un schimb de experiență util, toată lumea profită."

Suntem așezați la masă de un sfert de oră. Nu a survenit niciun incident. Călătorul spân și tovarășa lui blondă par să ne asculte atunci când vorbim franțuzește. În mod clar le convine și par că de-abia așteaptă să se amestece în conversația noastră. Deci nu m-am înșelat: sunt compatrioți. Dar ce fel de compatrioți?...

În acel moment, înclinarea *Astarei* se accentuează; farfuriile trepidează pe tăblia mesei, fețele de masă alunecă fâșâind, paharele își varsă în parte conținutul, felinarele atârnate se depărtează de verticală – sau, de fapt,

scaunele și masa noastră o fac, supuse capriciilor ruliului. E un lucru curios de observat, dacă te simți în sinea ta destul de marinar ca să nu te sperii.

– Eh! îmi spune americanul. Draga de Mare Caspică, uite că începe să-și scuture puricii!

– Suferiți de rău de mare? îl întreb.

– Eu? Nu mai mult decât un marsuin, îmi răspunde. Dar dumneavoastră, *Miss*, adaugă, întorcându-se către vecina sa, nu sunteți niciodată bolnavă?...

– Niciodată, răspunde Miss Horatia Bluett.

La celălalt capăt al mesei, cuplul schimbă câteva cuvinte în franceză:

– Sper că nu ești indispusă, doamnă Caterna?...

– Nu, Adolphe... încă nu... dar dacă o să continue... îți spun sincer că...

– Ei bine, Caroline, ar trebui să urcăm pe punte. Vântul s-a mutat către est cu un cart și *Astara* nu va întârzia să intre în pană.

Acest fel de a se exprima arată că „domnul Caterna", fiindcă acesta e numele lui, e marinar, sau a fost cândva. Asta explică și felul cum își leagănă șoldurile atunci când merge.

Tangajul s-a accentuat acum foarte tare. Cei mai mulți meseni nu-l mai pot suporta. Vreo treizeci de pasageri și pasagere au părăsit masa, ca să iasă să ia o gură de aer pe punte. Nu mai suntem decât vreo zece în *dining room*, incluzându-l și pe căpitan, cu care maiorul Noltitz se întreține liniștit. Fulk Ephrinell și Miss Bluett par obișnuiți cu acest gen de incidente, inevitabile când navighezi. Baronul german bea și mănâncă de parcă ar fi așezat într-o braserie din München sau din Frankfurt, cu cuțitul în mâna dreaptă, furculița în stânga, clădind grămăjoare de carne, pe care le sărează, le piperează, le vâră în sos și le înfige sub buza păroasă cu extremitatea cuțitului... Pfui! Ce maniere teutonice!... Dar, oricum, se ține tare, și nici balansul ruliului, nici scuturătura tangajului nu l-ar face să piardă o îmbucătură sau un gât din ce e pe masă.

Un pic mai încolo sunt așezați cei doi chinezi, pe care îi observ, plin de curiozitate.

Unul e un tânăr distins, la vreo douăzeci și cinci de ani, cu o fizionomie fermecătoare, în ciuda tenului galben și a ochilor oblici. Câțiva ani petrecuți pe bătrânul continent l-au făcut cu siguranță să-și europenizeze manierele,

ba chiar și costumul. Are o mustață fină, ochi spirituali și este pieptănat mai mult franțuzește decât chinezește. Mi se pare a fi un băiat amabil și vesel, care probabil nu trebuie să urce prea des în „Turnul Regretelor", pentru a folosi o metaforă din țara lui.

Tovarășul lui, dimpotrivă, iar cel dintâi pare a se distra de minune din cauza asta. E prototipul omizii de porțelan cu cap mișcător: cincizeci până la cincizeci și cinci de ani, cu o mutră vicleană, ceafa pe jumătate rasă, o cosiță în spate și veșmântul tradițional: robă, vestă, centură, pantaloni bufanți și papuci multicolori, ca un vas de porțelan verde. El, spre deosebire de tovarășul lui, nu se simte prea bine pe mare și, după o lovitură puternică a tangajului, însoțită de un geamăt îndelung al navei, se ridică și dispare pe scara care dă pe punte. Ceea ce-l face pe tânărul chinez să strige, ridicând un volumaș pe care l-a uitat pe masă:

– *Cornaro!... Cornaro!...*

Dar ce caută cuvântul ăsta italienesc în gura unui oriental?... Oare știe chinezul limba lui Boccaccio? *Secolul XX* are dreptul de a afla acest amănunt, și-l va afla.

Cât despre doamna Caterna, tocmai se ridică, palidă, iar domnul Caterna, soț model, o urmează pe punte.

Cina se termină, iar Fulk Ephrinell și Miss Bluett rămân la discuții... transporturi de marfă, prețuri curente. Urc și eu să mă plimb pe puntea din spate a *Astarei*.

Noaptea aproape că s-a lăsat cu totul. Nori repezi, gonind dinspre est, îmbracă în falduri mari zonele înalte ale cerului, în care sclipesc, pe alocuri, câteva stele. Briza devine răcoroasă. Lumina albă a pachebotului se leagănă, scârțâind, pe catargul din față. Cele două focuri de poziție urmează și ele mișcarea ruliului, trimițând pe valuri dungi lungi de lumină verde sau roșie.

Îl văd imediat pe Fulk Ephrinell. Miss Horatia Bluett s-a întors în cabină, așa că se duce să caute, în salonul din spate, un capăt de divan pe care să se așeze. Îi urez noapte bună și pleacă, după ce mi-a urat același lucru.

Cât despre mine, o să mă înfofolesc în pătură și o să mă cuibăresc într-un colț, pe punte, ca să dorm ca un matelot ieșit din cart.

Nu e decât ora opt. Îmi aprind o țigară de foi și, cu picioarele depărtate, pentru a-mi păstra echilibrul în ruliu, încep să mă plimb pe punte. Pasagerii de la clasa I au dispărut, sunt aproape singur. Pe pasarelă se învârte secundul

navei, supraveghind cursul luat de omul de la cârmă, așezat aproape de el. Zbaturile lovesc marea violent, producând un soi de tunet atunci când unul dintre ele se învârte în gol. Un fum acru se înghesuie la buza coșurilor, care proiectează în întuneric jerbe de scântei.

La ora nouă, s-a făcut foarte întuneric. Încerc să zăresc în larg luminile vreunui vas, dar nu reușesc, fiindcă Marea Caspică nu e foarte frecventată de ambarcațiuni. Nu se aud decât țipetele păsărilor maritime, pescărușii și rațe de mare, care se lasă în voia capriciilor vântului.

În timpul plimbării, începe să mă obsedeze un gând: dacă, din întâmplare, călătoria se termină, și eu nu găsesc nimic de scris pentru ziar...? Direcțiunea o să-mi ceară socoteală, și va avea și de ce. Cum adică, nicio aventură, de la Tbilisi la Pekin? Ar fi vina mea, bineînțeles. Așa că sunt dispus la orice ca să evit un asemenea dezastru.

Atunci când vin să mă așez pe una dintre băncile din spate ale *Astarei* e ora zece și jumătate. Dar, cum vântul se întețește, nu pot rămâne acolo prea multă vreme.

Mă ridic așadar și mă îndrept spre partea din față, ținându-mă de copastie. Sub pasarelă, între tambururi, încep să fiu scuturat atât de tare, încât trebuie să îmi caut adăpost printre pachetele acoperite de prelată. Întins pe niște lăzi și înfofolit în pătură, cu capul sprijinit de pânza gudronată, ațipesc imediat.

După o vreme – nu știu exact cât –, sunt trezit de un zgomot ciudat. De unde vine?... Ascult mai atent... Ai zice că e un sforăit, care se produce chiar lângă urechea mea.

„Trebuie să fie un pasager din față", mă gândesc. „S-a băgat sub prelată, între lăzi, și cred că o duce destul de bine în cabina asta improvizată."

Cu lumina care se filtrează dinspre habitaclu, nu văd nimic.

Ascult din nou... zgomotul a încetat.

Mă uit... În partea asta a punții nu e nimeni, fiindcă pasagerii de clasa a II-a sunt întinși în partea din față.

E clar, am visat, așa că mă cuibăresc din nou...

Dar de data asta e clar! Sforăitul a reînceput și mi-e clar că vine chiar din lada de care mi-am sprijinit capul.

„La naiba", mă gândesc, „e un animal înăuntru!"

Un animal?... Dar de care?... Un câine?... o pisică?... Nu! De ce ai ascunde un animal domestic într-o ladă?... Trebuie să fie un animal sălbatic... o panteră, un tigru, un leu...

Și încep să mă gândesc la asta... Animale sălbatice, trimise către o menajerie sau către vreun sultan din Asia centrală... Lada e de fapt o cușcă, și dacă cușca asta se deschide... dacă fiara din ea se repede pe punte... ce incident... ce material de cronică!... Ca să vedeți până unde poate merge surescitarea mentală a unui reporter în căutare de subiecte: trebuie să știu cu orice preț cui îi e trimis animalul ăsta, dacă se oprește la Uzun Ada sau dacă merge până în China... Adresa trebuie să fie trecută pe ladă.

Iau un chibrit, îl aprind, și, cum sunt ferit de vânt, flacăra arde vertical...

Și ce văd la lumina lui?...

Lada cu animalul e chiar cea pe care e scris: „Domnișoara Zinca Klork, bulevardul Sha-Kua, Pekin, China"...

„Fragil"?! Fiara?! „A se feri de umiditate"?! Ce, un leu?!... În fine. Dar pentru care motiv domnișoara Zinca Klork, această drăguță – fiindcă trebuie să fie drăguță românca –, mă rog, a cerut să-i fie trimis un animal sălbatic în ladă, cu astfel de mențiuni?

Hai să n-o luăm razna și să ne gândim bine. Animalul ăsta, oricare ar fi el, trebuie să mănânce și trebuie să bea. Or, de la Uzun Ada e nevoie de unsprezece zile ca să traversezi Asia până în capitala Imperiului Celest. Ei bine, cine o să-i dea să bea, cine o să îl hrănească, dacă n-are voie să iasă din cușcă, dacă lada rămâne închisă tot drumul? Agenții căii ferate transasiatice n-o să-și ia față de animal decât precauțiile uzuale pentru transportul unei oglinzi, fiindcă asta scrie pe ladă, și animalul o să moară de inaniție!

Toate lucrurile astea mi se învârt în minte, ideile mi se bat cap în cap. „Oare e un vis fermecător care mă vrăjește, sau dacă sunt trează?" – cum spune Margareta din Faust, într-o frază mai bine construită liric decât gramatical. Nu mai pot rezista. Pe fiecare pleoapă am câte-o greutate de două kilograme. Mă las să alunec pe prelată, tot mai mult sub cuvertură, și cad într-un somn profund.

Cât timp am dormit?... Poate trei sau patru ore. În mod clar, nu s-a făcut încă ziuă când m-am trezit.

După ce mă frec la ochi, mă îndrept, mă ridic și mă duc să mă sprijin de bastingaj.

Astara se scutură mai puțin din cauza hulei, fiindcă vântul s-a mutat către nord-vest.

Noaptea e rece. Încerc să mă încălzesc măsurând puntea cu pași mari, vreme de o jumătate de oră. Nici nu mă mai gândesc la animal. Dar, brusc, îmi amintesc de el. N-ar fi mai bine să-i atrag atenția șefului de gară din Uzun Ada cu privire la ladă, dat fiind că poate fi periculoasă? În fine, nu e treaba mea. O să vedem la plecare.

Mă uit la ceas: nu e decât ora trei dimineața. E cazul să mă întorc sub prelată. Ceea ce și fac și, sprijinindu-mi capul de ladă, închid ochii...

Brusc, încă un zgomot... De data asta, e imposibil să te înșeli. Un strănut pe jumătate înăbușit a făcut să se scuture pereții lăzii... dar niciun animal nu strănută în felul ăsta!

E posibil așa ceva? O ființă umană, ascunsă în cutie, care călătorește pe calea transasiatică ilegal, către drăguța româncă?... Dar oare e un bărbat sau o femeie? Mi se pare că strănutul a sunat a bărbat.

Acum nu mai pot dormi deloc. Și cât mai e până la ziuă, când o să pot să mă uit mai bine la pachet! Voiam incidente? Ei bine, uite unul, și dacă nu scot de-aici cinci sute de rânduri de cronică...

O albeață începe să apară la orizont, către est. Norii de la zenit încep să se coloreze puțin. Soarele apare, în sfârșit, ud leoarcă, din valurile mării.

Privesc. E chiar lada cu destinația Pekin. Descopăr că ici-colo sunt făcute niște găuri, care probabil ajută la reîmprospătarea aerului. Poate există doi ochi care privesc prin găurile astea ce se petrece afară?... Hai să nu fim indiscreți.

La micul-dejun apar doar cei care au rezistat răului de mare de cu seară: tânărul chinez, maiorul Noltitz, Fulk Ephrinell, Miss Horatia Bluett, domnul Caterna, singur, baronul Weissschnitzerdörfer, șapte sau opt alți pasageri. În niciun caz n-am să-i spun americanului nimic despre ladă... Ar fi suficientă o indiscreție și adio cronică!

Către prânz, pământul apare, către est, plat și galben, fără faleză, numai dune. Sunt împrejurimile Krasnovodskului.

La ora unu, începe să se vadă Uzun Ada. La ora unu și douăzeci și șapte, am pus piciorul pe pământul Asiei.

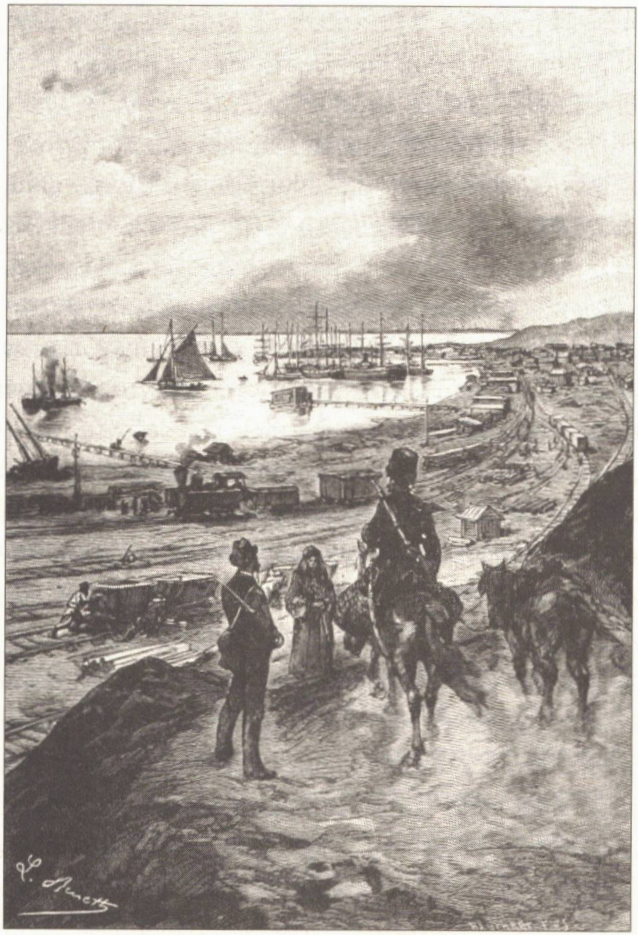
V

Altădată, călătorii debarcau la Mihailov, un mic port care era capătul de linie al Marii Căi Ferate Transcaspice. Dar chiar și navele de tonaj mediu aveau dificultăți cu apa puțin adâncă. La vremea respectivă, generalul Anenkov, creatorul noii căi ferate, eminentul inginer al cărui nume va reapărea în viitor sub pana mea, a fost obligat să fondeze Uzun Ada, iar asta a scurtat considerabil traversarea Mării Caspice. Inaugurarea acestei stații, construite în numai trei luni, a avut loc pe 8 mai 1886.

Din fericire, citisem relatările domnului inginer Boulangier despre prodigioasa lucrare a generalului Anenkov. Așa că n-o să mă simt chiar foarte departe de orice pe drumul de cale ferată dintre Uzun Ada și Samarkand. De altfel, contez pe maiorul Noltitz, care e la curent cu lucrările. Am presentimentul că vom deveni foarte buni prieteni și, oricât se spune „Ai grijă să nu ți se aplece!", am de gând să mă înfrupt din tovarășul meu de călătorie până nu mai pot, pentru profitul cititorilor mei.

Se vorbește adesea despre viteza cu care americanii și-au întins calea ferată prin câmpiile Vestului Îndepărtat. Dar, să se știe, rușii nu se lasă cu nimic mai prejos, ba chiar i-au depășit și ca viteză, și ca aptitudini tehnice.

Toată lumea știe că povestea a început cu aventuroasa campanie a generalului Skobelev împotriva triburilor turkmene, iar crearea căii ferate transcaspice a fost încununarea ei. De atunci, starea de lucruri politică a Asiei centrale s-a modificat foarte mult, iar Turkestanul nu mai e decât o provincie a Rusiei asiatice, care se mărginește cu Imperiul Celest. Chiar și Turkestanul chinezesc a intrat acum în zona influenței rusești, pe care nici înălțimile platoului Pamir nu l-au putut opri.



Nu-ți trebuie mai mult de o oră ca să vizitezi Uzun Ada...

Voi pleca deci de-a lungul acestui ținut pustiit cândva de Timur Lenk și Genghiz-Han, prin locurile fabuloase din care șase sute cincisprezece mii de kilometri pătrați și un milion trei sute de mii de locuitori au devenit, în 1886, ai Rusiei. Partea sudică a acestei regiuni formează astăzi Transcaspica, care este împărțită în șase districte: Fort Aleksandrovski, Krasnovodsk, Aşgabat, Karibent, Merv și Pendeh, guvernate de colonei sau locotenenți-colonei ruși.

Vă imaginați, nu-ți trebuie mai mult de o oră ca să vizitezi Uzun Ada, al cărei nume înseamnă „insula lungă". E un oraș nu prea mare, dar modern,

trasat cu echerul și construit cu sfoara de zidărie, pe un covor imens de nisip galben. Nu există monumente, nu există colțișoare istorice. Doar debarcadere de scânduri, case de lemn și locuințe de piatră. Dar putem să ne imaginăm cum va arăta peste cincizeci de ani această primă stație a căii transcaspice: un mare oraș, care a început prin a fi o mare gară.

Dar să nu credeți că hotelurile lipsesc. Printre altele, Hotelul Țarului oferă mese bune, camere bune și paturi bune. Dar, cu patul, nu trebuie să-mi bat capul, fiindcă trenul pleacă în aceeași zi, la ora patru după-amiază. Pentru început, mă grăbesc să telegrafiez la *Secolul XX*, prin cablu, de la Marea Caspică, că am ajuns la post, în gara Uzun Ada. Acestea fiind zise, să ne ocupăm de contabilizarea muncii mele de reporter.

Nimic mai simplu. Ea constă în deschiderea unei liste cu informații despre tovarășii de călătorie cu care am avut de-a face. Ăsta e obiceiul meu și mi-a fost util dintotdeauna. Și, în așteptarea necunoscuților, mă apuc să trec cunoscuții, numerotați, în carnet:

Nr. 1 – Fulk Ephrinell, american.
Nr. 2 – Miss Horatia Bluett, englezoaică.
Nr. 3 – Maiorul Noltitz, rus.
Nr. 4 – Domnul Caterna, francez.
Nr. 5 – Doamna Caterna, franțuzoaică.
Nr. 6 – Baronul Weissschnitzerdörfer, german.

În ce-i privește pe cei doi chinezi, o să le aloc un număr mai târziu, atunci când o să-mi fie clar ce le poate pielea. Cât despre individul închis în ladă, îmi declar intenția de a intra în dialog cu el și – n-aveți decât să mă învinovățiți pentru asta – să îi fiu de folos, dacă se poate fără să-i trădez secretul.

Garnitura de tren s-a format deja în gară. Se compune din vagoane de clasa I și clasa a II-a, un vagon-restaurant și două vagoane de bagaje. Toate sunt vopsite în culori deschise – precauție excelentă și contra căldurii, și contra frigului. Or, în provinciile Asiei centrale, temperatura variază între cincizeci de grade Celsius peste zero și douăzeci sub, deci o marjă de șaptezeci de grade, care justifică precauțiile.

Vagoanele sunt foarte comode și legate unele de altele prin pasarele, după sistemul american. În loc să fie blocat într-un compartiment, călătorul poate circula prin tot trenul, înainte și-napoi. Între scaunele capitonate este amenajat un culoar care ajunge la platformele dinaintea și dinapoia fiecărui vagon, deasupra cărora sunt aruncate pasarelele. Agenții companiei pot trece cu ușurință dintr-un vagon în altul, iar securitatea trenului este asigurată.

Al nostru are o locomotivă cu boghiuri, cu câte patru roți de dimensiuni reduse, lucru care îi permite să ia curbe strânse. Un tender cu rezervor de apă și magazie de combustibil, vagonul de bagaje din față, primele trei de călători, de clasa I, a câte douăzeci și patru de locuri, un vagon-restaurant cu oficiu și bucătărie, patru vagoane de clasa a II-a – în total, douăsprezece, incluzând locomotiva și tenderul. Vagoanele de clasa I au toalete amenajate în spate, iar scaunele lor se pot transforma, printr-un mecanism foarte simplu, în paturi în care te poți odihni, lucru indispensabil în călătoriile lungi. E adevărat, călătorii de clasa a II-a nu au parte de un tratament la fel de uman și, în plus, trebuie să-și aducă de acasă provizii, dacă nu preferă să ia masa în stații. Acestea sunt rare, de altfel, pe parcursul complet dintre Marea Caspică și provinciile orientale ale Imperiului Celest, care măsoară vreo șase mii de kilometri. Cea mai mare parte sunt principalele orașe și târguri din Turkestanul rusesc, pe care calea ferată transcaspică le deservește de câțiva ani, până la granița cu Imperiul Celest, pe un parcurs de două mii două sute de kilometri.

Deschiderea acestei linii a Marelui Transasiatic a avut loc acum nu mai mult de șase săptămâni, iar compania nu a pus încă în circulație decât două trenuri săptămânale. Totul a mers bine până în momentul de față. Aș adăuga, e drept, și detaliul semnificativ că toți angajații sunt dotați cu un anumit număr de revolvere, cu care la nevoie pot înarma și călătorii. Precauție înțeleaptă, mai ales când vine vorba despre traversarea deșerturilor Chinei, în care, dacă se produc acte de agresiune, trebuie să fii capabil să le faci față.

Îmi imaginez, de altfel, că aceeași companie a trebuit să ia toate măsurile de care a fost capabilă pentru a garanta circulația regulată a trenurilor. Dar secțiunea chineză este administrată de chinezi și cine știe ce ascunde

trecutul acestor administratori? Nu e oare cazul să ne temem că îi preocupă mai degrabă propriile câștiguri decât securitatea călătorilor?

În așteptarea plecării, încep să mă plimb în sus și-n jos pe chei, examinând trenul, privind pe ferestrele vagoanelor, care n-au uși laterale, fiindcă accesul e asigurat de platforme. Totul e nou. Cuprul și oțelul locomotivei lucesc, vagoanele sunt strălucitoare, arcurile lor nu sunt niciun pic turtite de uzură, roțile se odihnesc, sigure, pe șine. Acesta e deci materialul rulant care va traversa un continent întreg. Nicio cale ferată nu o egalează pe aceasta – nici în America. Linia Canadei are cinci mii de kilometri; Central Union, cinci mii două sute șaizeci; Santa Fé, patru mii opt sute șaizeci și cinci; Atlantic–Pacific, cinci mii șase sute treizeci; North Pacific, șase mii două sute cincizeci. Un singur drum de fier va avea o lungime mai mare decât Transcaspica, odată ce va fi terminat: Marele Transsiberian, care, de la Urali la Vladivostok, va totaliza șase mii cinci sute de kilometri.

Între Tbilisi și Pekin, călătoria noastră nu trebuie să dureze decât treizeci de zile, dintre care numai unsprezece de la Uzun Ada. Trenul nu oprește în gările secundare ale liniei decât atâta timp cât e necesar pentru a-și reface proviziile de apă și de combustibil. Totuși, în orașele principale – Merv, Buhara, Samarkand, Taşkent, Kaşgar, Kochan, Suzhou, Lanzhou, Taiyuan – va sta câteva ore de fiecare dată, lucru care îmi va permite să le văd în fuga reporterului.

Se înțelege că același mecanic și aceiași fochiști n-ar putea asigura serviciul timp de unsprezece zile. Vor fi deci înlocuiți, conform uzanțelor, din șase în șase ore. Atâta doar că rușilor care se vor schimba până la frontiera Turkestanului le vor urma chinezii, pe locomotivele Imperiului Celest.

Și totuși, există un agent al companiei care nu are voie să își părăsească postul: Popov. Popov, șeful nostru de tren, e un rus adevărat, bărbos și pletos, căruia mantaua plisată și șapca rusească îi dau un aer milităresc. Îmi propun să conversez îndelung cu omul ăsta de treabă, chiar dacă nu pare vorbăreț. În cazul în care nu disprețuiește un pahar de vodcă oferit cu tâlc, o să știe să-mi spună o mulțime de lucruri despre ținutul pe care îl traversăm. Lucrează pentru Transcaspic de zece ani, pe traseul Uzun Ada–Pamir și, de o lună, face toată linia, până la Pekin.

Îi aloc numărul șapte în carnet și să facă bine să nu mă lase baltă. Oricum, nu vreau accidente de călătorie, nu! Ci doar mici incidente, numai bune pentru *Secolul XX*.

Printre călătorii care se plimbă pe chei pot fi recunoscuți mai mulți evrei, în special după alură, nu neapărat după costumație. Altădată, în Asia centrală, nu aveau voie să poarte *topa*, un fel de bonetă rotundă, și o sfoară în chip de curea, fără niciun fel de ornamente de mătase – sub amenințarea pedepsei cu moartea. Și chiar, se zice, nu puteau intra decât pe măgar în anumite orașe, și pe jos, în altele. Acum, poartă turban oriental și merg cu trăsura, dacă punga le permite. Cine ar îndrăzni să-i împiedice, din moment ce sunt supușii „țarului alb", cetățeni ruși, bucurându-se de drepturi civile și politice egale cu ale compatrioților lor turkmeni?

Ici și colo poți vedea și tadjici de origine persană, cei mai frumoși bărbați pe care ți i-ai putea imagina. Și-au cumpărat bilete, care pentru Merv, care pentru Buhara, care pentru Samarkand, Taşkent sau Kokand, și nu vor ajunge mai departe de platoul ruso-chinez. Cei mai mulți călătoresc cu clasa a II-a. Printre cei de la clasa I, am să notez mai mulți uzbeci, tipuri destul de comune, cu fruntea teșită, pomeții proeminenți și tenul închis la culoare, care au fost seniorii locului și ale căror familii furnizau emirii și hanii Asiei centrale.

Dar chiar nu există europeni în acest tren de pe linia transasiatică? Să mărturisim că de-abia am numărat cinci sau șase, câțiva comercianți din Rusia meridională și unul singur dintre acei inevitabili gentlemani ai Regatului Unit, oaspeți obișnuiți ai căilor ferate și ai pacheboturilor. De altfel, este încă nevoie de o autorizație pentru a lua Transcaspicul, autorizație pe care administrația rusească nu o acordă foarte ușor englezilor. Se pare că acesta a reușit să o obțină.

De altfel, personajul mi se pare demn de atenție. E înalt, slab și arată de vreo cincizeci de ani, prin părul lui sare și piper și favoriții grizonați. Principala caracteristică a fizionomiei sale e morga sau, mai degrabă, disprețul, compus din doze egale de iubire pentru tot ceea ce este englezesc și desconsiderare față de tot ceea ce nu este. Acest gen de personaj este uneori atât de insuportabil, chiar și pentru compatrioții lui, încât Dickens, Thackeray și alții l-au denigrat adesea. Cel din fața mea pufnește și își arată

dezgustul – și cu ce ochi se uită la gara Uzun Ada, la trenul pregătit de plecare, la angajați, la vagonul în care și-a marcat locul cu sacul de călătorie! Oare acest gentleman a fost trimis aici ca reprezentant al geloziei Angliei la adresa marii opere pe care geniul rus a dus-o la bun sfârșit? O să aflu asta. Și, în așteptare, să-l trecem la numărul opt în carnet.

Una peste alta, cam puține personalități aparte. Sau deloc. Păcat! Măcar dacă Împăratul Rusiei, pe de o parte, și Fiul Cerului, pe de alta, ar fi urcat în tren ca să se întâlnească oficial la granița dintre cele două imperii... ce festivități, ce strălucire, ce descrieri, ce material de scrisori și telegrame aș fi avut!

Așa că mă gândesc să mă întorc la lada mea misterioasă. Nu e corect să o calific astfel? Ba da, cu siguranță! E cazul să aflu exact unde se găsește și să mă gândesc cum aș putea avea acces direct la ea.

Vagonul de bagaje din față e deja plin cu pachetele lui Fulk Ephrinell. Nu se deschide lateral, ci prin față și prin spate, asemenea celorlalte vagoane. Are, în plus, o platformă și o pasarelă. Un culoar interior îi permite șefului de tren să-l traverseze, pentru a ajunge la tender și la locomotivă, dacă e necesar. Chichineața lui Popov e amenajată pe platforma primului vagon, în colțul din stânga. La căderea nopții, îmi va fi ușor să merg în vagonul de bagaje, fiindcă n-am de trecut decât de ușa de la capătul culoarului. De altfel, vagonul e rezervat pentru bagajele cu destinația China. Cele care trebuie descărcate în Turkestan îl ocupă pe cel echivalent din coadă.

Atunci când sosesc, faimoasa ladă e încă pe peron. Privind-o mai de aproape, observ că are găuri de aerisire pe toate fețele și că are un capac culisant, compus din două părți. Asta m-a făcut să cred că prizonierul a vrut să poată ieși din închisoare, cel puțin în timpul nopții.

Chiar în acel moment, angajații ridică lada și am satisfacția de a constata că urmează toate recomandările notate pe ea. E așezată, nu fără mari precauții, la intrarea în vagon, în partea stângă, împinsă la perete, fixată bine, cu susu'-n sus și josu'-n jos. Partea anterioară, cu panoul mobil, rămâne vizibilă, ca ușa unui dulap. Și nu e lada asta chiar un fel de dulap... pe care îmi propun să-l deschid?

Mai rămâne de știut dacă agentul responsabil de bagaje stă în vagon... Nu, observ că postul lui e în vagonul din coadă.

– Bun, e la locul lui și Fragilul! spune unul din angajați, după ce s-a asigurat că lada e fixată cum trebuie.

– Nu se mai mișcă de-aici! răspunde celălalt. Oglinzile o să ajungă întregi la Pekin... dacă nu deraiază trenul...

– Sau dacă nu se ciocnește de ceva!... răspunde primul angajat. Ei! S-au mai văzut și de-astea!

Cei doi au dreptate. S-au mai văzut... și se vor mai vedea.

Americanul mi se alătură și aruncă o ultimă privire stocului său de incisivi, de molari și de canini, după ce a aruncat un obligatoriu *Wait a bit!*

– Știți, domnule Bombarnac, îmi spune el, călătorii trebuie să ia masa la Hotelul Țarului înainte de plecare. Se apropie ora. Vreți să mă însoțiți?

– Vă urmez.

Și ne îndreptăm spre restaurant.

Toate numerele mele sunt acolo. Numărul 1 – Fulk Ephrinell – ia loc, bineînțeles, alături de numărul 2 – Miss Horatia Bluett. Soții francezi – 4 și 5 – sunt unul lângă altul. Numărul 3 – maiorul Noltitz – se instalează în fața numerelor 9 și 10, adică cei doi chinezi, cărora tocmai le-am alocat cifre în carnetul meu. Cât despre marele 6 nemțesc, și-a vârât deja nasul în formă de trompă în farfuria cu supă. Mai văd și că șeful de tren Popov – numărul 7 – s-a așezat la locul care îi e rezervat în capătul mesei. Ceilalți, europeni sau asiatici, se înșiră mai departe la rând, cu intenția evidentă de a onora meniul.

Ah! L-am uitat pe numărul 8, gentlemanul disprețuitor, al cărui nume nu-l cunosc deocamdată și care pare decis să se convingă că bucătăria rusească e inferioară celei englezești.

Mai remarc cu câtă atenție se ocupă domnul Caterna de soția lui, încercând să o ajute să recâștige timpul pierdut din cauza răului de mare la bordul *Astarei*. Îi oferă de băut, îi alege cele mai bune bucăți și așa mai departe.

– Ce noroc avem, îl aud spunându-i, că nu stăm „sub vânt" față de teuton, fiindcă nu ne-ar mai rămâne nimic!

Într-adevăr, e „în vânt", adică platourile îi sunt prezentate înainte de a ajunge la baronul Weissschnitzerdörfer, care apoi nu se jenează deloc să le devalizeze cu totul.

Această reflecție, enunțată în limbaj maritim, mă face să surâd, iar domnul Caterna, care observă, îmi face cu ochiul, arătând spre baron cu o mișcare ușoară de umăr.

E neîndoios, francezii ăștia nu sunt culmea rafinamentului sau *high life*. Dar n-am de ce să nu le răspund unor oameni cumsecade, iar cu compatrioții, ești ca în familie, n-ai de ce să te arăți pretențios, mai ales în Turkestan.

Masa ia sfârșit cu zece minute înainte de ora fixată pentru plecare. Clopotul sună și toată lumea se îndreaptă către tren, a cărui locomotivă pufăie deja din toți bojocii.

Mental, transmit o ultimă rugăciune către Dumnezeul reporterilor, rugându-l să nu mă cruțe cu aventurile. Apoi, după ce am constatat că toate numerele mele s-au urcat în vagoanele de clasa I – iar asta o să-mi permită să nu-i scap din ochi –, mă așez, la rândul meu.

Baronul Weissschnitzerdörfer – Doamne, ce nume interminabil! – nu a rămas în urmă de data asta. Dimpotrivă, trenul e cel care a întârziat cinci minute față de ora stabilită.

Drept pentru care neamțul începe să se plângă, să-și frângă mâinile, izbucnește în imprecații, amenințând să ceară daune companiei... Zece mii de ruble, nici mai mult, nici mai puțin! Dacă din cauza ei va rata... Ce să rateze, doar merge la Pekin!...

În fine, ultimele șuierături ale fluierului sfâșie aerul, vagoanele se scutură și un formidabil „ura" salută plecarea Marelui Transasiatic.

VI

Ideile pe care le are un om atunci când e pe cal sunt altele decât ideile care îi vin atunci când merge pe jos. Iar diferența e și mai notabilă în condițiile în care călătorește cu trenul. Asocierile de gânduri, caracterul reflecțiilor, înlănțuirea faptelor care au loc în capul său au o viteză egală cu cea a trenului. Totul „rulează" în capul lui, la fel cum el „rulează" în vagon. De aceea, mă simt într-o stare de spirit specială, dornic de a face observații, avid de învățăminte, iar asta cu o viteză de cincizeci de kilometri pe oră. Aceasta e norma în care trenul nostru trebuie să se păstreze de-a latul Turkestanului, pentru a coborî la o medie de treizeci, atunci când va parcurge provinciile Imperiului Celest.

Aflu despre toate astea atunci când consult orarul pe care l-am cumpărat din gară. Acesta este însoțit de o hartă lunguiață, împăturită de mai multe ori în ea însăși, care reproduce traseul complet al căii ferate, de la Marea Caspică până la extremitatea orientală a Chinei. Mă apuc să-mi studiez traseul transasiatic pe când plec din Uzun Ada, la fel cum mi l-am studiat pe cel transgeorgian la plecarea din Tbilisi.

Calea ferată este construită cu o lățime de un metru și șaizeci de centimetri între șine – ecartament impus drumurilor de fier rusești, cu nouă centimetri mai mare față de echivalentele lui europene. Se spune, legat de asta, că germanii au fabricat un mare număr de osii cu această dimensiune pentru eventualitatea că ar dori să invadeze Rusia. Îmi place să cred că și rușii și-au luat aceeași precauție, pentru cazul, nu mai puțin posibil, în care ar dori să invadeze Germania.

De-o parte și de-alta a liniei ferate se rotunjesc dune groase de nisip, printre care trenul aleargă, depărtându-se de Uzun Ada. Ajunsă la brațul de mare care separă „insula lungă" de continent, linia se așază pe un rambleu de o mie două sute de metri, apărat de valuri de către bariere de stânci mari, solide.

Am trecut deja prin câteva gări fără să oprim, cum ar fi Mihailov, la o leghe de Uzun Ada. Acum, se vor înșira la distanțe între cincisprezece și treizeci de kilometri. Cele pe care le-am zărit arată de parcă ar fi pline de vile cu balustrade și acoperișuri italienești. Așa arată casele în Turkestan și în vecinătatea Persiei. Deșertul se întinde până în apropierea Uzun Ada, iar stațiile căii ferate formează mici oaze, create de mâna omului. Fiindcă omul e cel care, de fapt, a plantat plopii ăștia amărâți, care de-abia fac un pic de umbră. Tot el e și cel care a adus aici cu mari eforturi apa ale cărei jeturi răcoritoare se strâng într-un bazin elegant. Fără aceste lucrări hidraulice, n-ar exista în mijlocul acestor oaze niciun copac, niciun colț de verdeață. Ele sunt cele care hrănesc linia ferată, iar locomotivele au nevoie de o mulțime de apă.

Adevărul e că niciodată n-am văzut pământuri atât de pustii, de aride, atât de refractare la vegetație, care, din câte se pare, se întind dincolo de Uzun Ada pe mai bine de două sute șaizeci de kilometri. Atunci când generalul Anenkov și-a început lucrările la Mihailov, a trebuit să se-apuce să distileze apa sărată a Mării Caspice, așa cum se face la bordul navelor, cu aparate construite special. Dar dacă apa e necesară pentru a produce aburi, pentru a o transforma în vapori e nevoie de cărbune. Cititorii *Secolului XX* se vor întreba prin urmare cu ce poți face focul în mașini într-o țară din care nu poate fi extrasă nicio bucățică de cărbune și unde nu poate fi tăiată nicio bucățică de lemn. Oare există depozite în stațiile principale ale căii ferate transcaspice?... Nicidecum. Cei care au construit-o s-au mulțumit să pună în practică o idee pe care a avut-o marele nostru chimist, Sainte-Claire Deville, la începuturile utilizării petrolului în Franța.

Măruntaiele mașinilor sunt alimentate, cu ajutorul unui aparat pulverizator, de reziduurile care provin din distilarea gazului lampant pe care Baku și Derbent îl furnizează din plin. În anumite stații ale trenului, există rezervoare uriașe, pline cu acest combustibil mineral, care este vărsat în

recipientele tenderului și ars apoi cu ajutorul unor grilaje speciale cu care sunt dotate locomotivele. Același gaz lampant este folosit și la bordul vaselor cu aburi de pe Volga și alți afluenți ai Mării Caspice.

Mă veți crede dacă afirm că peisajul nu e din cale-afară de variat. Solul, aproape plat de-a lungul terenurilor nisipoase, este perfect orizontal pe terenurile aluvionare, unde stagnează ape nesănătoase. Ca atare, se pretează cum nu se poate mai bine unei căi ferate. Nu există șanțuri, rambleuri, nu e nevoie de viaducte, de niciun fel de „operă de artă", ca să folosesc un termen drag – ba chiar prea drag – inginerilor. Doar ici-colo, câteva poduri de lemn, lungi de două sute până la trei sute de picioare, au fost ridicate. În aceste condiții, costul pe kilometru al liniei transcaspice n-a depășit șaptezeci și cinci de mii de franci.

Monotonia călătoriei nu va fi întreruptă decât în vastele oaze de la Merv, Buhara și Samarkand.

Să ne ocupăm prin urmare de călători, mai ales că e foarte ușor s-o faci atunci când poți circula de la un capăt la altul al trenului. Cu un pic de imaginație, te-ai putea crede într-un orășel pe roți, a cărui stradă principală mă pregătesc să o parcurg.

Poate e cazul să vă reamintesc că locomotiva și tenderul sunt urmate de vagonul de bagaje în al cărui colț e depusă lada misterioasă și că chichineața lui Popov ocupă colțul din stânga al platformei primului vagon.

În interiorul acestuia din urmă, descopăr câțiva *sarth* cu aer impozant, drapați în robele lor lungi în culori vii, sub care se văd cizme de piele împletită. Au ochi frumoși, bărbi superbe, nasuri coroiate, și ți-ai putea închipui că sunt niște seniori din partea locului, dacă n-ai ști că *sarth* înseamnă „negustor ambulant", iar aceștia se duc cu siguranță la Tașkent, care e plin de asemenea negustori.

Tot în vagonul ăsta s-au așezat și cei doi chinezi, față în față. Tânărul chinez se uită pe fereastră. Bătrânul chinez – un *ta-lao-ye*, adică un personaj venerabil – frământă fără oprire paginile volumului său. E o cărțulie de buzunar, care seamănă cu anuarul biroului longitudinilor, și e învelită într-un fel de catifea, ca breviarele canonicilor. Are o bridă de cauciuc, în care poate fi prinsă atunci când e închis. Ceea ce mă miră e că proprietarul nu

pare a citi de la dreapta la stânga. Oare nu conține ideograme chinezești?... Trebuie să verific.

Pe cele două scaune alăturate sunt așezați Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett. Aceștia trăncănesc și mâzgălesc niște cifre. Nu știu exact dacă practicul american murmură cumva la urechea practicei englezoaice adorabilul dicton care a făcut să tresalte inima Lidiei:

Nec tecum possum vivere, nec sine te![1]

Dar ceea ce știu cu siguranță este că Fulk Ephrinell se descurcă perfect fără mine. Bine am făcut că nu m-am bazat pe el pentru a-mi asigura o călătorie agreabilă. Nenorocitul de yankeu m-a lăsat baltă cu totul – ăsta e cuvântul – pentru englezoaica asta slabă și colțuroasă.

Mă duc spre platformă, traversez pasarela și iată-mă la intrarea într-al doilea vagon.

În colțul din dreapta se înalță baronul Weissschnitzerdörfer. Nasul lui lung se freacă de rândurile cărții pe care o citește, fiindcă teutonul e miop ca o cârtiță. Pare că le urmărește cu acest organ așa cum alții le urmăresc cu degetul. Nerăbdător, verifică dacă trenul ajunge în stații conform orarului. Dacă vede vreo întârziere, o să se apuce din nou de plângeri și amenințări la adresa companiei Marelui Transasiatic.

Tot vagonul ăsta îi transportă și pe soții Caterna, care s-au instalat ca la ei acasă. Vesel, soțul vorbește dând larg din mâini, iar uneori o apucă de mână pe soție, ba chiar și de talie. Apoi, ridică ochii în tavan și îi susură câteva cuvinte la ureche. La rândul ei, doamna Caterna se înclină, face mici mutre confuze, și pare că mai degrabă își aprobă decât își contrazice soțul. Și, în momentul în care ies, aud un refren de operetă ieșit din gura în formă de inimă a domnului Caterna.

În interiorul celui de-al treilea vagon, ocupat de mai mulți turkmeni și trei sau patru ruși, îl zăresc pe maiorul Noltitz. Se întreține cu unul dintre

[1] „Nu pot trăi nici cu tine, nici fără tine" – citat din Marcus Valerius Corvus (370–270 î.Hr.). (n.red.)

compatrioții lui. Mi-ar ajunge un semn ca să mă amestec în conversația lor. Dar deocamdată pot păstra rezerva liniștit: călătoria de-abia a început.

Vizitez apoi vagonul-restaurant. E cu o treime mai lung decât celelalte vagoane, o sală de mese în toată puterea cuvântului, mobilată cu o singură masă lungă. În spate, într-o parte, se găsește un oficiu, și în cealaltă, o bucătărie, în care se află bucătarul și șeful de sală, amândoi de origine rusească. Mi se pare foarte bine amenajat.

După ce îl traversez, ajung în a doua parte a trenului, în care sunt îngrămădiți călătorii de clasa a II-a, kirghizi cu aer deloc inteligent, cu cranii turtite, maxilare cu prognatism, bărbuțe de țap, nasuri turtite de cazaci și pielea foarte închisă. Amărâții ăștia sunt musulmani și aparțin fie Hoardei de Aur, fie Micii Hoarde, care e răspândită între Munții Ural și Marea Aral. Un vagon de clasa a II-a, sau chiar de clasa a III-a, e un palat pentru oamenii obișnuiți cu taberele din stepă și cu iurtele mizerabile ale satelor. Paturile pe care dorm acasă și scaunele pe care stau așezați tot acolo nu fac două parale pe lângă banchetele căptușite, pe care șed cu o gravitate tipic asiatică.

Aici mai sunt așezați și doi sau trei tătari nogai, care merg în Turkestanul de est. Provin dintr-o rasă mai cultivată decât kirghizii și dintre ei sunt recrutați savanții și profesorii care au contribuit la crearea opulentelor orașe Buhara și Samarkand. Dar știința sau învățământul sunt meserii prea puțin bănoase, cu care de-abia îți poți asigura strictul necesar în aceste provincii ale Asiei centrale. Așa că nogaii își caută adesea de lucru ca interpreți. Din nefericire, de când limba rusă s-a răspândit, această meserie nu mai are atâta căutare.

Acum, știu unde sunt așezate numerele mele și de unde să le iau la nevoie. În ceea ce privește faptul că vor ajunge la Pekin, n-am îndoieli nici despre Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett, nici despre baronul neamț, nici despre cei doi chinezi, nici despre maiorul Noltitz, nici despre soții Caterna, și nici măcar despre gentlemanul cu nasul pe sus, a cărui siluetă descărnată am zărit-o într-un colț al celui de-al doilea vagon. Cât despre acei *travelers* care nu vor trece granița, din punctul meu de vedere nu fac nici cât o ceapă degerată. Cu toate acestea, nu întrevăd încă printre toți

cei de mai sus eroul viitoarei mele cronici... să sperăm că mi se va arăta pe drum.

Intenția mea e de a lua notițe oră de oră. Sau, ce spun eu aici?, minut de minut. Înainte de a se face noapte, mă duc deci pe platforma din față a vagonului, ca să mai arunc o privire la ținutul înconjurător. Dacă fumez vreo oră, o să ajung în felul acesta în gara Kizil Arvat, unde trenul staționează ceva mai mult timp.

Trecând din al doilea vagon în primul, mă intersectez cu maiorul Noltitz. Iau o postură politicoasă. Mă salută cu acea grație care e tipică rușilor din lumea bună. Îi întorc salutul. Întâlnirea noastră se mărginește la schimbul de politeți, dar am făcut primul pas.

Popov nu e la post, în chichineață. Fiindcă ușa vagonului de bagaje e deschisă, deduc că șeful de tren s-a dus să discute cu mecanicul. În stânga, lada misterioasă se află la locul ei. Cum nu e decât ora șase și jumătate, e încă prea multă lumină pentru ca să încerc să-mi satisfac curiozitatea.

Trenul aleargă prin pustietate. Suntem în Karakum, „deșertul negru". Acesta e situat mai sus de Khiva, pe toată întinderea Turkestanului, cuprinsă între granița persană și cursul râului Amudaria. De fapt, nisipurile Karakumului nu sunt mai negre decât Marea Neagră, la fel cum Marea Albă nu e albă, Marea Roșie nu e roșie și nici Fluviul Galben nu e galben. Dar eu ador aceste denumiri colorate, chiar dacă nu sunt corecte. Dacă pictezi un peisaj, trebuie să folosești culori atractive pentru ochi. Și nu e și geografia tot un peisaj?

Se pare că acest deșert era altădată ocupat de un vast bazin central. Acesta a secat, la fel cum va seca și Marea Caspică, iar evaporarea apei se explică prin concentrarea razelor solare pe suprafața teritoriilor dintre Marea Aral și platoul Pamir.

Karakumul e format din dune nisipoase, mereu schimbătoare, pe care vânturile puternice le mută fără încetare. Aceste *barkan* – cum le spun rușii – variază în înălțime, de la zece la treizeci de metri. Ele oferă o suprafață considerabilă uraganelor groaznice care vin dinspre nord și au tendința de a le împinge către sud.

De aici, o serie de temeri destul de justificate în privința siguranței căii ferate transcaspice. A trebuit să fie imaginat un mijloc eficace de protecție

Suntem în Karakum, „deșertul negru".

a acesteia, iar generalul Anenkov s-ar fi simțit foarte stânjenit dacă prevăzătoarea natură nu i-ar fi furnizat, pe lângă un teren propice pentru crearea unei căi ferate, și mijloacele de a opri înaintarea *barkan*-elor.

Dincolo de aceste dune cresc un număr de arbuști spinoși: tufișuri de tamarisc, ciulini în formă de stea și acei *haloxylon ammodendron* botezați de ruși cu numele mai puțin științific de *saksaul.* Rădăcinile adânci și viguroase ale acestuia sunt numai bune pentru a păstra solul la locul lui, la fel ca acelea ale lui *hippophae rhamnoides*, arbustul din familia *Elaeagnaceae*, folosit în același scop în Europa de nord.

Pe lângă plantațiile de *saksaul*, inginerii căii ferate au creat, la anumite intervale, un număr de zone de lut bătucit și, în locurile cele mai amenințate, linii de palisade.

Precauții utile, fără îndoială. Însă ele protejează doar linia ferată, nu și călătorii, care rămân expuși nisipului ce se repede asupra lor ca un bombardament cu mitralii, ridicat de vânturi, la fel ca praful de sare albicios din zonă. E bine că nu suntem în anotimpul căldurilor extreme și nu v-aș sfătui să luați Marele Transasiatic nici în iunie, nici în iulie, nici în august.

Îmi pare foarte rău că maiorul Noltitz nu s-a gândit să vină să respire aerul proaspăt al Karakumului pe pasarelă. I-aș fi oferit una dintre havanele selecte cu care m-am aprovizionat din belșug. Mi-ar fi putut spune dacă stațiile din orar – Balla-Ischem, Aidin, Pereval, Kansangik, Ușak – se remarcă prin ceva, deși nu par deloc. Oricum, nu pot să-i deranjez siesta. Și totuși, ce interesantă ar fi fost conversația, fiindcă îndatoririle de medic al armatei ruse trebuie să-i fi permis să ia parte la campania generalilor Skobelev și Anenkov! Cum trenul nu onorează, în goana lui, toate aceste halte, maiorul mi-ar fi putut spune dacă una sau alta dintre ele n-a fost teatru de luptă. În calitatea mea de francez, m-aș fi simțit îndreptățit să-i pun întrebări cu privire la expediția rusească în Turkestan și nu mă îndoiesc că tovarășul meu de drum s-ar fi grăbit să le răspundă. Dar nu pot conta pe el... la fel cum nu pot conta pe Popov.

Chiar așa, de ce nu s-a întors Popov în chichineață? Și el ar fi fost sensibil la farmecele unei havane. Se pare că are multe de vorbit cu mecanicul...

În fine, iată-l reapărând în fața vagonului de bagaje, pe care îl traversează, iese din el, închide ușa, se oprește o clipă pe platformă și vrea să se întoarcă... Dar o mână care ține o țigară se întinde către el. Popov surâde și, curând, pufăiturile lui aromate se amestecă încet cu ale mele.

Cred că v-am spus, șeful nostru de tren e în slujba companiei transcaspice de vreo cincisprezece ani. Cunoaște regiunea, până la granița chineză, și a parcurs deja de cinci sau șase ori întreaga rută desemnată cu numele de Marea Cale Ferată Transasiatică.

Popov s-a aflat deci la post în trenurile care deserveau porțiunea inițială, dintre Mihailov și Kizil Arvat, secțiune începută în decembrie 1880 și

Popov surâde...

terminată în zece luni, în noiembrie 1881. Cinci ani mai târziu, prima locomotivă intra în Merv, pe 14 iulie 1886, și la optsprezece luni după aceea, putea fi salutată la Samarkand. La ora actuală, căile ferate ale Turkestanului sunt conectate cu cele ale Imperiului Celest, iar drumul de fier se întinde de la Marea Caspică până la Pekin fără întrerupere.

Imediat ce Popov mi-a dat toate aceste informații, l-am întrebat ce știe despre tovarășii noștri de călătorie – mai precis, despre cei cu destinația China. Și, în primul rând, despre maiorul Noltitz...

– Maiorul, îmi răspunde Popov, a trăit mult timp în provinciile Turkestanului și se duce la Pekin pentru a organiza un spital dedicat compatrioților noștri. Sub autorizația țarului, se înțelege.

– Îmi place acest maior Noltitz, îi răspund, și sper să facem cunoștință curând.

– Cu siguranță și lui i-ar plăcea să vă cunoască, îmi răspunde Popov.

– Dar despre cei doi chinezi care au urcat în tren la Uzun Ada știi ceva?

– Absolut nimic, domnule Bombarnac, cu excepția numelui înscris pe bagaje.

– Și care sunt aceste nume?

– Cel mai tânăr se numește Pan Chao, cel mai vârstnic, Tio King. E posibil să fi călătorit prin Europa vreme de câțiva ani. Dar n-aș putea să vă spun de unde vin. Îmi imaginez că tânărul Pan Chao trebuie să fie de familie bună, fiindcă e însoțit de doctorul său.

– Adică Tio King?

– Da, doctorul Tio King.

– Și cei doi vorbesc doar chinezește?

– Probabil, fiindcă nu i-am auzit niciodată spunând ceva în vreo altă limbă.

Pe baza acestor informații obținute de la Popov, păstrez numărul nouă pentru tânărul Pan Chao, și numărul zece, cu care l-am procopsit pe doctorul Tio King.

– În ce privește americanul… reia Popov.

– Fulk Ephrinell, strig eu, și englezoaica, Miss Horatia Bluett?… A, în ce-i privește pe ăștia doi, nu-mi poți spune nimic nou. Știu ce hram poartă.

– Să vă spun ce cred despre acest cuplu, domnule Bombarnac?…

– Spune, Popov, ce crezi?

– Cred că imediat după sosirea la Pekin, Miss Bluett s-ar putea să devină Mistress Ephrinell…

– Și Dumnezeu să-i binecuvânteze, Popov, fiindcă sunt făcuți unul pentru altul!

Se dovedește că, în privința asta, Popov și cu mine suntem de aceeași părere.

– Și cei doi francezi... soții aceia care se umplu unul pe altul de drăgălășenii, întreb, cine sunt?...

– Nu v-au spus?...

– Nu, Popov.

– Stați liniștit, o să vă zică, domnule Bombarnac. De altfel, dacă vreți să știți, profesiunea lor este scrisă negru pe alb pe bagajele domnului și doamnei.

– Și sunt?...

– Actori comici, care vor ține niște spectacole în China.

Comici?... Dacă asta explică anumite atitudini, fizionomia mobilă, gesturile demonstrative ale domnului Caterna, nu pot spune același lucru despre limbajul maritim pe care l-a folosit.

– Și știi ce roluri joacă cei doi? îl întreb pe Popov.

– Soțul e tenor lejer și mare prim-comic.

– Și soția?...

– Primă-subretă și îndrăgostită.

– Și unde se duce cuplul ăsta liric?

– La Shanghai, unde au fost angajați amândoi de teatrul francez.

Perfect! O să vorbim despre teatru – bârfe de culise, cancanuri de provincie și, cum bine zice Popov, nu mai e mult până o să fac cunoștință cu veselul tenor și fermecătoarea subretă. Totuși, nu cred că o să-mi furnizeze eroul romanesc, obiect al dorințelor mele...

Cât despre gentlemanul disprețuitor, șeful nostru de tren nu știe nimic, cu excepția adresei de pe valize: Sir Francis Trevellyan din Trevellyan Hall, Trevellyanshire.

– Domnul ăsta nu răspunde atunci când îi vorbești, adaugă Popov.

Ei bine, numărul meu opt e un rol mut, n-aș putea s-o spun mai bine de-atât.

– Să trecem la neamț, îmi continui eu interogatoriul.

– Baronul Weissschnitzerdörfer?

– Merge la Pekin, cred, nu?

– La Pekin și chiar mai departe, domnule Bombarnac.

– Mai departe?...

– Da... face înconjurul lumii.

– Înconjurul lumii?...

– În treizeci și nouă de zile.

Zău? După Mistress Bisland, care a făcut faimosul înconjur în șaptezeci și trei de zile, după Miss Nellie Bly, care l-a făcut în șaptezeci și două, după onorabilul Train, care l-a făcut în șaptezeci, neamțul ăsta pretinde că o să-l facă în treizeci și nouă?...

E drept, mijloacele de transport sunt în momentul de față mai rapide, traseele, mai rectilinii, și, dacă folosești Marele Transasiatic, care așază Pekinul la cincisprezece zile de capitala prusacă, baronul poate reduce la jumătate durata vechiului parcurs, prin Suez și Singapore.

– N-o să reușească niciodată! strig.

– Dar de ce?... întreabă Popov.

– Fiindcă întârzie tot timpul. La Tbilisi, era să piardă trenul, iar la Baku, era să piardă pachebotul...

– Dar n-a ratat plecarea la Uzun Ada...

– Nu contează, Popov. Aș fi foarte surprins ca neamțul ăsta să-i bată pe americani și pe americance în meciul ăsta de globe-trotteri!

VII

Trenul a sosit în Kizil Arvat – la două sute patruzeci și două de verste distanță de Marea Caspică – la ora șapte și treisprezece minute seara, în loc de ora șapte. Această mică întârziere i-a provocat baronului treisprezece blesteme, câte unul pe minut.

Avem de stat două ore în gara Kizil Arvat. Chiar dacă lumina începe să dispară, nu am nimic mai bun de făcut decât să vizitez acest orășel, care numără peste două mii de locuitori, ruși, persani și turkmeni. Nu sunt prea multe de văzut, de altfel, nici în el, nici în jurul lui, unde ținutul lipsit de copaci, în care nu crește nici măcar un palmier, constă numai în pășuni și ogoare de cereale, udate de un pârâu cu apă puțină. Dar ursitoarea mea cea bună mi l-a cadorisit în chip de companie, aș zice chiar de ghid, pe maiorul Noltitz.

Am făcut cunoștință foarte simplu. Maiorul s-a îndreptat spre mine, iar eu m-am îndreptat spre el imediat ce am pus piciorul pe peronul gării.

– Domnule, îi spun, sunt francez, Claudius Bombarnac, corespondent al *Secolului XX*, iar dumneavoastră sunteți maiorul Noltitz, din armata rusă. Mergeți la Pekin, iar eu, la fel. Cunosc limba dumneavoastră și, cum probabil că și dumneavoastră o cunoașteți pe a mea…

Maiorul a făcut un semn de aprobare.

– Ei bine, domnule maior Noltitz, în loc să rămânem străini unul de celălalt pe acest drum lung prin Asia centrală, nu v-ar plăcea să devenim tovarăși de călătorie? Știți despre această regiune tot ceea ce nu știu eu și ar fi o plăcere pentru mine să mă puteți instrui…

Ne strângem mâna cordial.

– Domnule Bombarnac, îmi răspunde maiorul într-o franceză fără accent străin, sunt al dumneavoastră cu totul. Apoi, adaugă surâzând: Cât despre a vă instrui... Nu cumva a spus unul dintre criticii dumneavoastră eminenți, dacă țin bine minte, că francezilor nu le place să învețe ceea ce știu deja?...

– Văd că ați citit Sainte-Beuve, domnule maior, și poate că scepticul academician avea în general dreptate. Dar, în ceea ce mă privește, fac excepție de la regulă, fiindcă îmi doresc să învăț ceea ce nu știu. Iar în ce privește Turkestanul rusesc, sunt de o ignoranță...

– Mă pun cu totul la dispoziția dumneavoastră, îmi răspunde maiorul, și îmi va face mare plăcere să vă relatez toate faptele generalului Anenkov, ale cărui lucrări le-am urmărit.

– Vă mulțumesc, domnule maior. E exact bunăvoința la care un francez se poate aștepta de la un rus...

– Și, răspunde maiorul, dacă-mi permiteți să citez în parte o frază celebră din *Danișevii*, „va fi întotdeauna așa, cât timp vor exista francezi și ruși".

– Dumas-fiul după Sainte-Beuve! strig eu. Domnule maior, văd că am de-a face cu un parizian...

– Un parizian din Petersburg, domnule Bombarnac.

Și ne strângem mâna cordial. La o clipă după, pornim împreună spre oraș, și iată ce îmi povestește tovarășul meu.

Generalul Anenkov a încheiat la Kizil Arvat primul tronson al căii ferate către sfârșitul lui 1885. E vorba despre un tronson care măsoară două sute douăzeci și cinci de kilometri, din care o sută șaizeci au trebuit construiți pe suprafața unui deșert ce nu putea oferi nici măcar o picătură de apă. Dar, înainte de a spune cum a fost realizată această lucrare extraordinară, maiorul Noltitz se asigură că cunosc evenimentele care au dus gradual la cucerirea Turkestanului și la anexarea lui definitivă la Imperiul Rus.

Rușii îi impuseseră încă din 1854 un tratat de alianță hanului din Khiva. La câțiva ani după aceea, dornici să își continue înaintarea către est, au obținut hanaturile Kokand și Buhara în 1860 și 1864. Doi ani mai târziu, și cel din Samarkand intra în zona lor de influență, după bătăliile de la Irdjar și Zera Buleh.

Mai rămăsese de cucerit partea de sud a Turkestanului, în principal oaza de la Ahal Teke, care se află aproape de Persia. Generalii Surakin și Lazarev au încercat s-o facă în expedițiile din 1878 și 1879. Planurile lor au eșuat, iar cel căruia țarul i-a încredințat sarcina de a supune temerarele triburi turkmene a fost celebrul Skobelev, eroul de la Plevna.

Skobelev debarcă în portul Mihailov – cel din Uzun Ada nu fusese încă creat –, iar secundul lui, generalul Anenkov, primește sarcina de a construi calea ferată, pentru a facilita deplasarea prin deșert. În zece luni, ajunge cu ea la Kizil Arvat.

Iată cum rușii au reușit să lanseze această porțiune de cale ferată, cu o rapiditate care o depășește, așa cum am spus deja, pe cea de care au dat dovadă americanii în Vestul Îndepărtat. Calea trebuia să aibă o utilitate în același timp economică și militară.

În primul rând, generalul Anenkov a format un tren de așezare, compus din treizeci și patru de vagoane, dintre care patru cu două etaje, pentru ofițeri, douăzeci de asemenea cu două etaje, pentru muncitori și soldați, un vagon-sală de mese, patru vagoane-cambuză, un vagon-ambulanță, un vagon-telegraf, un vagon-forjă, un vagon de provizii și un vagon de rezervă. Era un adevărat atelier rulant și o cazarmă în care o mie cinci sute de muncitori militari și angajați trebuiau să trăiască și să mănânce. Trenul avansa pe măsură ce șinele erau așezate. Muncitorii erau împărțiți în două brigăzi. Fiecare din ele lucra șase ore pe zi, cu concursul oamenilor din partea locului, care trăiau în corturi și al căror număr s-a ridicat până la cincisprezece mii. Un fir telegrafic lega locul în care se afla trenul de Mihailov, de unde plecau pe un decovil trenurile ce aduceau șinele și traversele.

În aceste condiții, grație și solului plat, avansau în fiecare zi câte opt kilometri, față de patru, cât e media în câmpiile Statelor Unite. Cât despre mâna de lucru, era ieftină: patruzeci și cinci de franci pe lună pentru muncitorii din oaze, cincizeci de centime pe zi pentru cei care veneau din Buhara.

Așa au ajuns soldații lui Skobelev la Kizil Arvat și apoi, la o distanță de o sută cincizeci de kilometri de acesta, la Geok Tepe. Acest oraș s-a predat numai după distrugerea fortificațiilor și masacrul a douăsprezece mii de apărători. Dar acum, oaza Ahal Teke era în mâinile rușilor. Cât despre locuitorii oazei Atek, nu au întârziat să se supună, cu atât mai mult cu cât ceruseră în mod repetat ajutorul țarului în războiul purtat împotriva lui Kuli-Han, șeful mervienilor. Aceștia din urmă, în număr de două sute cincizeci de mii, le-au urmat exemplul, așa că prima locomotivă a sosit la Merv în iulie 1886.

– Și englezii, l-am întrebat eu pe maior, cu ce ochi au văzut progresele Rusiei în Asia centrală?

– Cu ochi geloși, se înțelege, mi-a răspuns maiorul. Gândiți-vă, căile ferate rusești conectate cu căile ferate chineze, în loc de cele din India!

Transcaspica face concurență rutei dintre Herat și Delhi. De altfel, englezii n-au avut în Afganistan tot atâta noroc cât am avut noi în Turkestan. Chiar, l-ați văzut pe gentlemanul acela din tren?

– Sigur că da, domnule maior. Este Sir Francis Trevellyan din Trevellyan Hall, Trevellyanshire.

– Ei bine, Sir Francis Trevellyan nu are decât priviri disprețuitoare și înălțări din umeri pentru tot ce am realizat noi. E încarnarea geloziei intense a națiunii sale. Anglia nu se va împăca niciodată cu ideea că liniile noastre ferate ajung din Europa la Oceanul Pacific, în timp ce ale britanicilor se opresc la Oceanul Indian!

Această interesantă conversație a durat aproape o oră și jumătate, timp în care am parcurs străzile lui Kizil Arvat. Era timpul să ne întoarcem la gară, ceea ce maiorul și cu mine am și făcut.

Se înțelege de la sine că nu vom sta separat, ci maiorul își va abandona locul din al treilea vagon pentru a se așeza alături de mine, în primul. Deja deveniserăm locuitori ai aceluiași oraș. Ei bine, urma să devenim și vecini în aceeași casă sau, mai degrabă, prieteni care locuiesc în aceeași cameră.

La ora nouă e dat semnalul de plecare. Părăsind Kizil Arvat, trenul pornește către sud-est, către Aşkabat, de-a lungul graniței persane.

Timp de încă o jumătate de oră, continui să discut cu maiorul despre diverse lucruri. Îmi atrage atenția asupra faptului că, dacă soarele nu s-ar fi ascuns în spatele orizontului, aș fi putut zări ultimele culmi ale micilor și marilor Balcani ai Asiei, care se ridică dincolo de golful Krasnovodsk.

Deja, cei mai mulți dintre tovarășii noștri de călătorie s-au pregătit de noapte în scaunele lor, pe care mecanismul ingenios le-a permis să le transforme în cușete. Putem să ne întindem, să ne sprijinim capul de o pernă, să ne învelim în pături și, dacă o să dormim rău, va fi din cauză că avem ceva pe conștiință.

Dar maiorul Noltitz pare că nu are nimic, fiindcă, la câteva minute după ce mi-a urat noapte bună, a căzut în somnul celor drepți.

Cât despre mine, dacă rămân treaz, e fiindcă spiritul meu lucrează. Mă tot gândesc la faimoasa mea ladă, la persoana pe care o găzduiește și sunt decis să iau contact cu ea chiar în acea noapte. Îmi revine acum în memorie faptul că și alți originali au ales deja această modalitate deosebită

de a călători. În 1889, 1891 și 1892, un croitor austriac, Hermann Zeitung, a ajuns de la Viena la Paris, de la Amsterdam la Bruxelles și de la Anvers la Christiania într-o ladă, iar doi logodnici din Barcelona, Erres și Flora Anglora, au împărțit aceeași cutie... de conserve, traversând Spania și Franța.

Dar, din prudență, trebuie să aștept ca Popov să se retragă definitiv în chichineața lui. Trenul nu oprește înainte de Geok Tepe, la ora unu dimineața. Contez pe faptul că pe traseul dintre Kizil Arvat și Geok Tepe numitul Popov va trage un pui de somn, ceea ce îmi va crea ocazia de a-mi pune proiectul în aplicare.

Chiar, ce idee! Dacă o fi însuși Zeitung, care și-a făcut o profesie din acest gen de a călători și de a sustrage bani generozității publice?... El trebuie să fie... nu poate fi decât el!... La dracu'! Personalitatea lui nu e deloc interesantă!... Și eu, care contam pe intrusul ăsta... O să vedem noi, oricum, fiindcă știu cum arată, din fotografii. Și, dacă e el, poate că aș reuși totuși să-l folosesc...

La o jumătate de oră de la plecare, zgomotul unei uși care se închide pe platforma din față a vagonului nostru mă face să înțeleg că șeful de tren s-a întors în chichineață.

În ciuda dorinței mele de a vizita vagonul de bagaje, mă resemnez să aștept, fiindcă e posibil ca Popov să nu fi adormit de-a binelea.

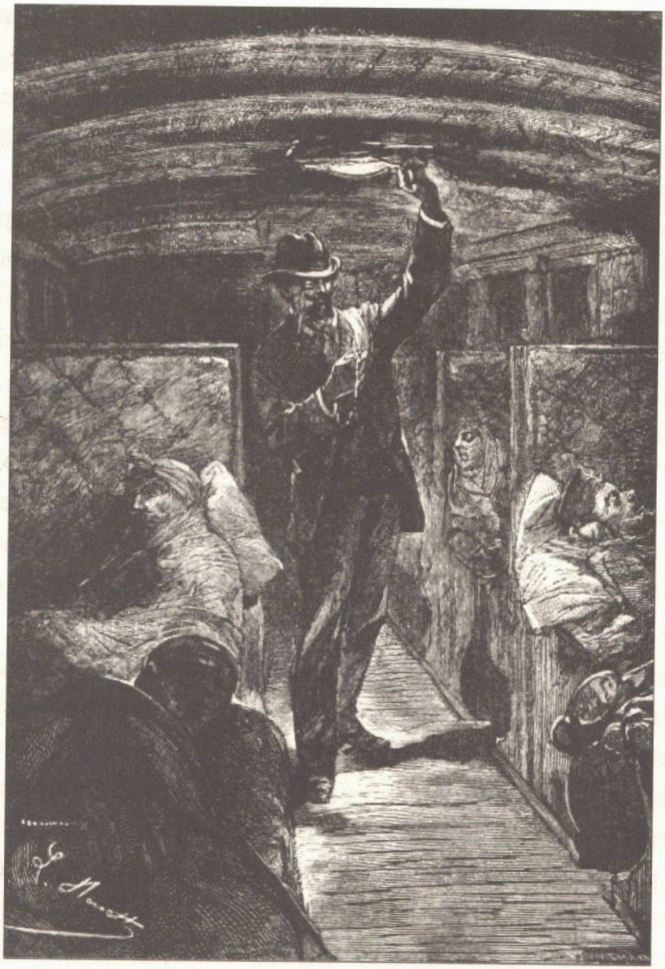
Înăuntru, totul e liniștit, sub lumina slabă a lămpilor. Afară, noapte sumbră și numai foșnetul trenului, care se amestecă cu șuieratul unui vânt destul de rece.

Mă ridic, dau la o parte perdeluța trasă pe una dintre lămpi, mă uit la ceas...

E ora unsprezece și câteva minute. Mai avem două ore până la Geok Tepe.

A sosit momentul. După ce mă strecor printre scaune până la ușa vagonului, o deschid încetișor și o închid la fel, fără a fi auzit de ceilalți, fără a trezi pe nimeni.

Iată-mă pe platformă, în fața pasarelei, care se zgâlțâie în același ritm cu restul trenului. În întunericul beznă în care e învăluit Karakum, am senzația de imensitate nocturnă pe care o dă marea aflată în jurul unei nave.



E ora unsprezece și câteva minute.

Printre jaluzelele chichineței se filtrează o lumină slabă. Să aștept să se stingă? Sau o să rămână aprinsă până la ziuă?...

În orice caz, Popov nu a adormit, îmi dau seama de asta după faptul că se foiește cu zgomot în chichineață. Mă fac mic, sprijinit de balustrada platformei.

Aplecându-mă, dau cu ochii de fasciculul luminos pe care felinarul locomotivei îl proiectează înaintea acesteia. Pare că alergăm pe un drum de foc.

Deasupra mea, norii gonesc cu viteză maximă și printre ei strălucesc câteva constelații: aici Casiopeea, Ursa mică la nord, iar la zenit, Vega, din sistemul Lyrei.

În fine, de la o platformă la alta s-a lăsat o liniște deplină. Chiar dacă trebuie să vegheze asupra întregului tren, Popov a închis ochii.

Convins că nu se poate întâmpla nimic, traversez pasarela și iată-mă în fața ușii vagonului de bagaje.

Ușa e închisă cu un zăvor care se rotește.

O deschid și o închid la loc, în spatele meu.

Această manevră se petrece fără zgomot, fiindcă, dacă nu vreau să-i atrag atenția lui Popov, nu vreau să i-o atrag nici prizonierului de bunăvoie.

Deși e întuneric beznă în vagonul fără nicio fereastră laterală, reușesc să mă orientez. Știu unde este așezată lada: în colțul din stânga din partea prin care am intrat. Totul e să nu mă lovesc de vreun pachet, cu atât mai mult cu cât cele din jur îi aparțin lui Fulk Ephrinell, și ce balamuc s-ar stârni dacă toate pachețelele cu dinți s-ar vărsa dintr-unul din ele!

Prudent, pipăind înaintea mea cu mâinile și cu picioarele, reușesc să ating lada. Nici picioarele unei muște n-ar putea-o atinge mai ușor decât mâinile mele, cu care îi mângâi contururile.

Mă aplec și îmi lipesc încet urechea de panoul din față…

Niciun zgomot de respirație.

Nici produsele Casei Strong Bulbul and Co. din New York nu sunt mai tăcute în cutiile lor.

Mă cuprinde o teamă. Teama de a vedea cum mi se risipesc toate speranțele de reporter. Oare m-am înșelat, la bordul *Astarei*? Respirația aceea, strănutul, oare am visat? Să nu fie chiar nimeni în ladă – nici măcar Zeitung? O fi vorba doar despre oglinzi trimise domnișoarei Zinca Klork, bulevardul Sha-Kua, Pekin, China?…

Nu! Simt, în interiorul lăzii, o mișcare foarte slabă. Care, de altfel, se intensifică, așa încât acum mă întreb dacă nu cumva panoul va fi coborât de prizonierul care vrea să iasă din închisoare și să respire o gură de aer proaspăt.

Ca să văd fără a fi văzut, cel mai bine e să mă ghemuiesc în fundul vagonului, între două pachete. Din cauza întunericului, nu am de ce mă teme.

Dintr-odată, un fâșâit sec îmi zgârie urechea. Nu sunt victima unei iluzii: e chiar scăpăratul unui chibrit...

Aproape imediat, câteva raze de lumină slabe apar prin găurile de aerisire ale lăzii.

Dacă până acum aș fi putut să mă înșel asupra rangului pe care prizonierul îl ocupă pe scara evoluției, m-am edificat pe deplin. Dacă nu cumva în ladă nu e vreo maimuță care știe să folosească focul și, în plus, chibriturile... Sunt călători care pretind că există așa ceva, dar nu pot fi crezuți decât pe cuvânt.

De ce să mint? M-a cuprins o oarecare emoție. Atât cât pot, mă stăpânesc să mă mișc.

S-a scurs un minut. Nimic nu indică faptul că panoul s-a mișcat, nimic nu mă face să cred că necunoscutul o să iasă...

Pentru orice eventualitate, mai aștept puțin. Apoi îmi vine ideea să mă folosesc de lumină. Acum, lada e luminată dinăuntru și, dacă te uiți prin găuri...

Mă ridic, mă târăsc prin vagon, mă apropii... Nu mi-e teamă decât de un lucru: ca lumina să se stingă brusc...

În fine, am ajuns la panou, pe care evit să-l ating, și îmi lipesc un ochi de una dintre găuri...

Înăuntru e chiar un bărbat. Și nu e croitorul austriac Zeitung... mulțumescu-ți, Doamne! Îl transform imediat în numărul unsprezece.

Bărbatul, ale cărui trăsături le disting perfect, pare a avea douăzeci și cinci sau douăzeci și șase de ani. Are o barbă neagră. E tipul distinct al românului, lucru care îmi confirmă ideile referitoare la destinatara română. Are o privire cumsecade, deși fizionomia lui denotă o mare cantitate de energie. Și nu îți trebuie așa ceva ca să te lași expediat în chip de colet pe un drum atât de lung? Dar, dacă nu are nimic dintr-un răufăcător care s-a închis acolo ca să dea cine știe ce lovitură, trebuie să mărturisesc că nu seamănă nici cu eroul din care aș vrea să fac personajul principal al povestirii mele.

În fine. Până la urmă, ce mari eroi erau austriacul și spaniolul care au călătorit în lăzi? Erau tineri, foarte simpli, foarte burghezi, și totuși le-au furnizat cronicarilor coloane întregi de ziar. Așa că pe numărul ăsta

unsprezece pot foarte bine să îl împodobesc, să îl măresc, să îl dezvolt cu hiperbolele, amplificările, antonimiile, diaforele, epitazele, tropii, metaforele și toate celelalte figuri de stil ale mele... O să-l developez ca pe un clișeu fotografic.

De altfel, să călătorești într-o ladă de la Tbilisi la Pekin e cu totul altceva decât să călătorești de la Viena sau de la Barcelona la Paris, așa cum au făcut Zeitung și Erres și Flora Anglora. Și, în plus, n-am să îl trădez pe român, n-am să-l denunț nimănui. Să facă bine să nu se îndoiască de discreția mea și să conteze pe serviciile mele, dacă pot să-i fiu util sau în cazul în care va fi descoperit... Deși nu va fi.

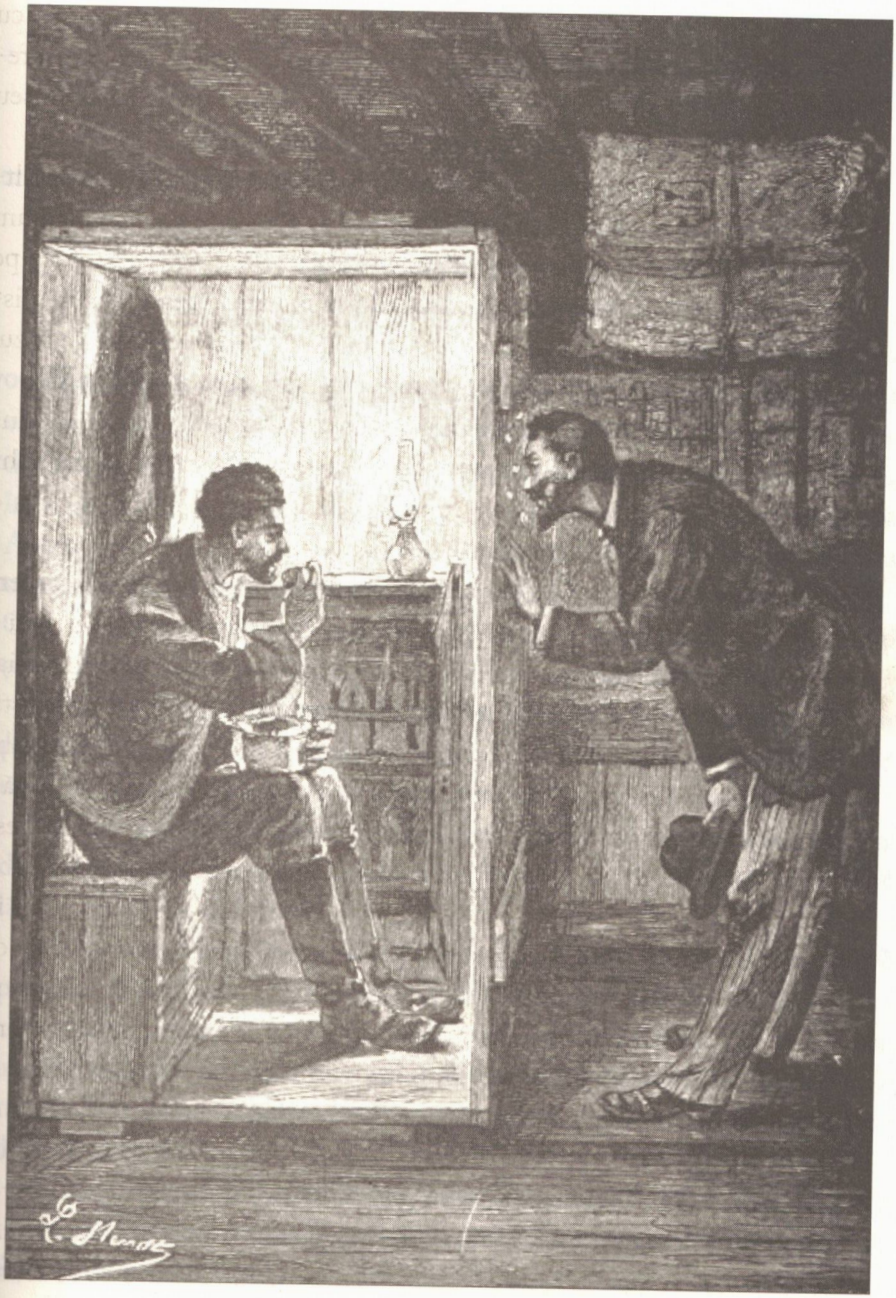
Și oricum, ce face în clipa asta? Ei bine, ghemuit în fundul lăzii, ia cina la lumina unei lămpițe, dragul de el. Are o conservă așezată pe genunchi, ba chiar și un biscuit, și, într-un dulăpior, văd câteva sticle pline, plus o cuvertură și o manta agățată de peretele lăzii.

Dar chiar o duce bine numărul ăsta unsprezece! Stă acolo, în camera lui, ca un melc în cochilie. Și camera îl duce înainte, lucru care înseamnă o economie de o mie de franci, cât costă călătoria de la Tbilisi la Pekin, chiar și cu clasa a II-a. Știu, asta e o înșelăciune și, pentru lucruri de felul ăsta, există legi. Dar până la legi, omul meu poate ieși din ladă, se poate plimba prin vagon, ba chiar poate ieși noaptea pe platformă... Nu, n-am de ce să-i plâng de milă deloc, iar când mă gândesc că s-a expediat singur pe adresa unei romînce drăguțe, parcă-mi vine cheful să îi iau locul.

Îmi trece prin cap o idee, care poate e bună, poate nu: să ciocănesc în ladă, să intru în vorbă cu noul meu tovarăș de călătorie, ca să văd de unde vine – fiindcă unde se duce știu. Sunt mort de curiozitate... Simt nevoia să mi-o satisfac, fiindcă există momente în care un cronicar începe să semene cu o fiică a Evei!

Dar ce-o să creadă bietul băiat? N-o să se supere, fiindcă o să-i spun că sunt francez, și orice român știe foarte bine că poate avea încredere într-un francez. O să îmi ofer serviciile... O să-i propun să îi îndulcesc închisoarea cu interviurile mele și să-i fac viața mai suportabilă cu niște prăjiturele sau așa ceva... O să se bucure de fiecare dată când mă vede și n-o să se teamă că îl dau de gol.

Ciocănesc în scândură...



Ia cina la lumina unei lămpițe, dragul de el.

Lumina se stinge brusc.

Prizonierul își ține respirația...

Trebuie să-l liniștesc.

– Deschide... îi spun încet, în rusește... Hai, deschide...

Dar n-apuc să termin, că trenul se zgâlțâie și am senzația că încetinește.

Totuși, încă n-am ajuns la Geok Tepe.

Imediat, de afară încep să se audă niște strigăte.

Mă grăbesc să ies din vagon, închizând ușa în urma mea.

Era și timpul.

De-abia am ajuns pe platformă, că ușa chichineței se deschide. Popov iese, fără să mă vadă, intră în vagon și o ia spre locomotivă.

Aproape imediat, trenul pornește din nou cu viteza normală și Popov se întoarce.

– Ce s-a întâmplat? îl întreb.

– Ei, ce se tot întâmplă, domnule Bombarnac! Am călcat un dromader...

– Bietul animal!

– Da, bietul de el – putea să ne facă să deraiem...

– Naiba să-l ia, atunci!

VIII

Înainte ca trenul să ajungă în gara din Geok Tepe, m-am întors în vagon. Lua-l-ar dracu' să-l ia pe dromaderul ăla! Dacă nu se sinucidea atât de prostește, făceam cunoștință cu numărul unsprezece. Acesta ar fi deschis lada, am fi stat puțin de vorbă, ne-am fi despărțit cu o strângere de mână... Acum, cred că e speriat de moarte, fiindcă știe că înșelăciunea a fost descoperită, că există cineva care îi știe secretul și poate să-l trădeze imediat... Caz în care ar urma să fie pus sub pază până la stația următoare și domnișoara Zinca Klork o să-l aștepte degeaba în capitala Imperiului Celest...

Da! Ar fi cazul să încerc să-l liniștesc chiar din noaptea asta... Dar nu pot, fiindcă trenul o să oprească în curând la Geok Tepe, apoi la Aşgabat, de unde va pleca la răsărit. Nu mai pot spera că Popov o să doarmă.

Eram absorbit de aceste reflecții atunci când locomotiva a sosit în gara din Geok Tepe, la ora unu dimineața. Niciunul dintre tovarășii mei de călătorie nu a ieșit din cușetă.

Cobor pe chei și încep să mă plimb prin fața vagonului de bagaje. Nu pot risca să urc în el. Cât despre oraș, oricât mi-ar plăcea să-l vizitez, n-am ce vedea pe întuneric. Din câte mi-a spus maiorul Noltitz, aici se văd încă urmele asaltului teribil la care a fost supus de Skobelev în 1880: ziduri dărâmate, bastioane în ruine... Dar trebuie să mă resemnez să văd toate astea doar cu ochii maiorului.

Trenul pleacă din nou, la ora două dimineața, după ce în el au urcat câțiva călători despre care Popov mi-a spus că sunt turkmeni. O să mă ocup de ei când o să se facă zi.

Plec să mă plimb pe platformă. După vreo zece minute, întrevăd munții, la granița persană, la orizont. După ei apare o oază verde, stropită de

mai multe cursuri de apă, și urmează o serie de câmpuri cultivate, prin care linia ferată face mai multe cotituri – „diversiuni", cum le zic englezii. După ce m-am convins că Popov n-are de gând să se culce la loc, mă întorc în colțul meu.

La ora trei, încă o oprire. Pe peron, cineva strigă numele orașului Așgabat. Nu prea am stare, așa că îi las pe ceilalți să doarmă și mă aventurez prin oraș.

Așgabat este capitala regiunii transcaspice și, legat de el, mi-aduc aminte de ce a spus inginerul Boulangier, după interesanta călătorie pe care a făcut-o la Merv. Părăsind gara, n-am putut zări decât silueta sumbră a fortului turkmen care domină orașul nou, a cărui populație aproape că s-a dublat din 1887. E un bloc confuz, în spatele unei perdele groase de copaci.

Mă întorc la gară către ora trei și jumătate. În acel moment, Popov traversează vagonul de bagaje, nu știu de ce. Cum s-o mai perpeli românul, cu toate plimbările astea pe lângă lada lui!

Imediat ce s-a întors Popov, îl întreb:

– Nimic nou?

– Nimic, domnule Bombarnac, doar că suflă un vânt rece în dimineața asta.

– Foarte rece, de fapt. E vreun restaurant în gara asta?

– Da, pentru călători...

– Și pentru angajații căii ferate, de ce nu? Hai, Popov!

Și Popov nu se lasă rugat.

Barul e deschis, dar nu prea ai ce alege. Singura băutură alcoolică e cumâsul, lapte fermentat de iapă, cu gust fad, de cerneală, dar hrănitor, deși e foarte subțire. Trebuie să fii tătar chiar și ca să te uiți la cumâsul ăsta. Sau cel puțin așa mi se pare. Dar Popov îl găsește grozav, și asta e tot ce contează.

Cei mai mulți dintre *sarth* și dintre kirghizi au coborât la Așgabat și au fost înlocuiți de alți călători, la clasa a II-a. Afgani, negustori de felul lor și mai ales contrabandiști, care își fac afacerile cu spor. Tot ceaiul verde care se consumă în Asia centrală e adus de ei din China și din India și, chiar dacă vine de departe, îl vând la un preț mai mic decât cel al ceaiului rusesc. Se înțelege că bagajele lor sunt controlate cu o minuțiozitate rusească.

Trenul pleacă la ora patru dimineața. Vagonul nostru s-a transformat în vagon de dormit. Îi invidiez pe cei care dorm, dar, cum nu pot face și eu ca ei, mă întorc pe platformă.

Se crapă de ziuă, către est. Ici și colo se văd ruinele vechii cetăți: niște resturi de întărituri înalte și o succesiune de porticuri întinse pe mai bine de o mie cinci sute de metri. După ce saltă peste câteva rambleuri din nisipul denivelat, trenul repornește prin stepa netedă.

Mergem cu șaizeci de kilometri pe oră, coborând spre sud-est, pe lângă granița persană. Linia se depărtează de aceasta de-abia la Dușak. Pe un traseu de trei ore, trenul oprește în Gheurs, aflat în capătul drumului către Mashhad, de unde pot fi văzute înălțimile Iranului și Artykul, un loc cu apă din abundență, chiar dacă stătută.

Traseul traversează în continuare oaza Atekului, un râu destul de important, care se varsă în Marea Caspică. Peste tot vezi numai verdeață și copaci. Oaza își justifică renumele și ar fi la locul ei și în Sahara. Se întinde până la Dușak, șase sute șase verste. Aici, ajungem la ora șase dimineața.

Două ore de oprire. Adică două ore pentru plimbare. La drum deci, ca să vizităm Dușakul. Sunt însoțit de maiorul Noltitz, care îmi servește drept ghid.

Din gară, a ieșit înaintea noastră un călător. Îl recunosc pe Sir Francis Trevellyan. Maiorul observă că gentlemanul este și mai încruntat, și mai disprețuitor, are o atitudine și mai anglo-saxonă decât de obicei.

– Și știți de ce, domnule Bombarnac? adăugă el. Pentru că, din această gară, Dușak, până la linia engleză din Anglia ar fi suficientă o cale ferată care să traverseze frontiera Afganistanului, trecătorile din Bolan și oaza din Pandjeh.

– Și calea asta ferată ar măsura...?

– Cel mult o mie de kilometri. Dar englezii nu vor în ruptul capului să colaboreze cu noi, cu rușii. Și totuși, ce avantaj ar obține dacă ar pune Calcutta la douăsprezece zile de Londra cu trenul!...

Discutând, parcurgem Dușakul. Un sat modest acum câțiva ani, a cărui importanță viitoare era însă ușor de intuit. Acum e conectat cu Teheranul, prin calea ferată persană. Totuși, către India nici măcar n-au început prospecțiunile. Cât timp gentlemanii croiți după tiparul lui Sir Francis

Trevellyan vor fi la putere în Regatul Unit, rețeaua ferată asiatică va rămâne neterminată.

Mă gândesc să-l întreb pe maior cât de sigură e calea transasiatică prin provinciile Asiei centrale.

– În Turkestan, îmi spune el, securitatea e garantată. Linia e supravegheată permanent de agenții ruși. Poliția patrulează prin jurul gărilor și, cum stațiile nu sunt la distanțe mari, nu cred că pot exista temeri în privința triburilor nomade. De altfel, populația turkmenă s-a conformat exigențelor foarte stricte ale administrației rusești. Așa că, în cei câțiva ani de când a intrat în funcțiune porțiunea transcaspică a liniei, nu s-a produs niciun atac.

– Asta e liniștitor, domnule maior. Dar în ce privește porțiunea dintre graniță și Pekin…

– Acolo e altceva, îmi răspunde acesta. În platoul Pamir, până la Kașgar, calea ferată e bine păzită. Dar dincolo de asta, ea intră sub controlul administrației chineze, în care nu am prea mare încredere.

– Și stațiile sunt mai rare? întreb.

– Chiar foarte rare, uneori.

– Și personalul rusesc al trenului este înlocuit de chinezi, nu?

– Da, cu excepția șefului de tren, Popov, care ne însoțește până la capăt.

– Deci ca angajați – mecanici, fochiști – vom avea chinezi?… Ei, domnule maior, asta mi se pare cam neliniștitor, când mă gândesc la siguranța călătorilor…

– Nu vă faceți griji, domnule Bombarnac, chinezii sunt la fel de buni ca ai noștri, sunt mecanici excelenți. Precum inginerii care au construit calea ferată de-a lungul Imperiului Celest. Această rasă galbenă e cu siguranță foarte inteligentă, capabilă de progres industrial!

– Vă cred, domnule maior, fiindcă, într-o zi, va ajunge să stăpânească Pământul… După rasa slavă, bineînțeles!

– Nu sunt chiar atât de sigur cu privire la ceea ce ne rezervă viitorul, îmi răspunde maiorul Noltitz, surâzând. Ca să ne întoarcem la chinezi, vă spun că au o mare capacitate de înțelegere și o uimitoare ușurință de a asimila informații. I-am văzut la treabă, știu ce spun.

– De acord. Totuși, dacă nu avem de ce ne teme în privința asta, există răufăcători care bântuie prin marile deșerturi ale Mongoliei și Chinei de sud?…

– Și credeți că acești răufăcători ar îndrăzni să atace un tren?

– Cu siguranță, domnule maior, iar asta mă liniștește...

– Cum adică... vă liniștește?...

– Da, fiindcă singura mea grijă e să nu avem o călătorie cu totul lipsită de incidente.

– Zău, domnule reporter? Vreți incidente? Vă admir...

– Vreau incidente cum vrea doctorul bolnavi. Ce bine-ar fi să avem o mică aventură frumușică...

– Ei, domnule Bombarnac... Mi-e teamă să nu vă faceți speranțe deșarte, dacă e adevărat ceea ce am auzit, că însăși compania s-a înțeles cu șefii de bande...

– Ca guvernul grec cu Hadji Stavros, în romanul lui About[1]?

– Exact. Și cine știe dacă nu cumva chiar în consiliul ei...

– Asta-i bună. Nu-mi vine să cred așa ceva...

– Și de ce nu? răspunde maiorul. Ar fi un mijloc foarte modern de a asigura securitatea trenurilor în Imperiul Celest. În orice caz, unul dintre întreprinzătorii ăștia la drumul mare, care au vrut să-și păstreze independența și libertatea de acțiune, un oarecare Ki Tsang...

– Ki Tsang? Cine mai e și chinezul ăsta?

– Un șef de bandă îndrăzneț, pe jumătate chinez, pe jumătate mongol. După ce a bântuit multă vreme prin Yunan, s-a mutat în provinciile din nord, fiindcă începuse să fie vânat de toată lumea. A fost chiar văzut în acea zonă a Mongoliei prin care trece calea transasiatică...

– Aha! Bun, ăsta e un subiect de cronică!

– Domnule Bombarnac, cronica despre Ki Tsang s-ar putea să vă coste foarte scump...

– Și ce credeți, domnule maior, că *Secolul XX* nu e destul de bogat ca să-și asigure propria glorie?...

– Bogat în bani, da. Dar nu vorbesc de plătit cu bani. Vorbesc de plătit cu viața! Mă bucur că tovarășii noștri de călătorie nu v-au auzit, fiindcă ar putea să se strângă și să ceară expulzarea dumneavoastră din tren. Vă sugerez să fiți prudent. Nu vă apucați să spuneți la toată lumea ce fel de aventuri

[1] Autorul face referire la capitolul „Hagiul Stavros" din romanul *The King of the Mountains* de Edmond About. (n.red.)

căutați! Ar fi foarte bine să n-avem de-a face cu Ki Tsang... în interesul călătorilor.

– În interesul călătorilor, dar nu și al călătoriei.

Ne întoarcem la gară. Oprirea la Dușak mai durează o jumătate de oră. Plimbându-mă pe peron, văd că are loc o manevră care va modifica alcătuirea trenului.

De la Teheran, prin Maschhad, a venit un vagon de marfă. Vagonul este închis, sigilat și însoțit de șase agenți de naționalitate persană, care par a avea ordin să nu-l scape din ochi nicio clipă.

Nu știu dacă e doar o impresie de-a mea, dar vagonul ăsta are ceva special, misterios, și, cum maiorul a plecat, îl abordez pe Popov, care supraveghează manevra.

– Popov, unde merge vagonul ăsta?

– La Pekin, domnule Bombarnac.

– Și ce transportă?

– Ce transportă?... Un personaj înalt.

– Un personaj înalt?

– Da. Vă miră?

– Sincer, da... într-un vagon de marfă?

– Dacă așa vrea el...

– Ei bine, Popov, să-mi spui când o să coboare personajul ăsta înalt!

– N-o să coboare.

– De ce?...

– Fiindcă e mort.

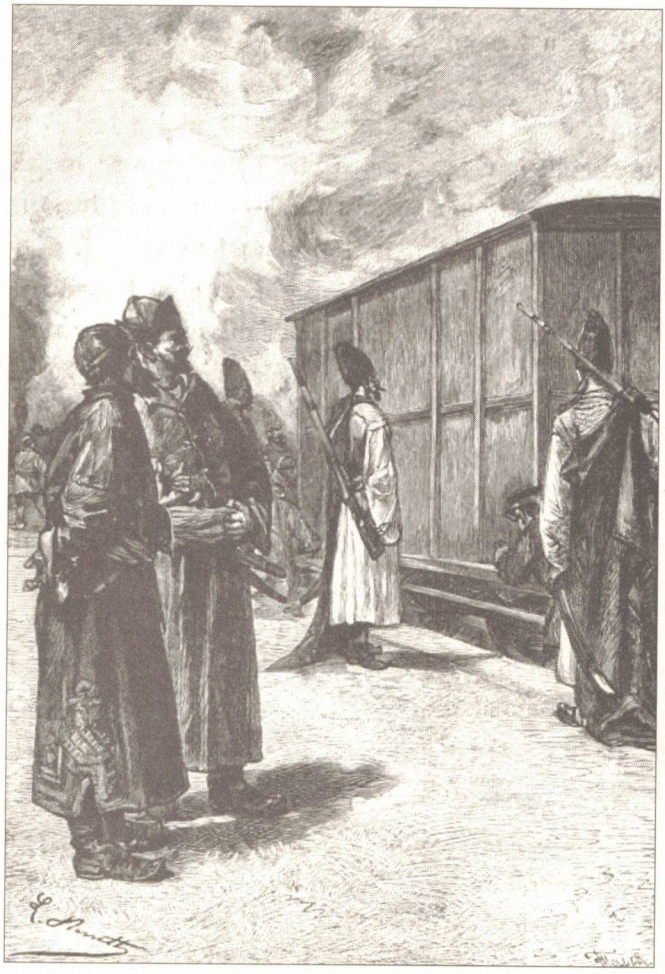
– Mort?...

– Da, trupul lui e adus la Pekin pentru a fi înmormântat cu toate onorurile.

În fine, avem și un personaj important în tren. În starea de cadavru, e adevărat. Nu contează! Îi cer lui Popov să încerce să afle numele defunctului. Trebuie să fie vreun mandarin de vază. Imediat ce aflu, trimit o telegramă la *Secolul XX*.

În timp ce mă uit la vagon, un călător nou îl examinează și el, cu la fel de multă curiozitate.

Acest călător e un bărbat cu aer mândru, la vreo patruzeci de ani, îmbrăcat ca un mongol bogat. E înalt, are o privire un pic mohorâtă și o



Amândoi privesc vagonul atașat în coadă și schimbă câteva cuvinte…

mustață de muschetar, *à la* Scholl. Dacă ar avea și spiritul lui… În fine, e palid și pare că nu clipește niciodată.

„Ce personaj interesant!“ îmi zic. „Nu știu dacă o să devină protagonistul cronicii, dar, pentru orice eventualitate, îi aloc numărul doisprezece în trupa mea ambulantă.“

Protagonistul meu este, aflu curând de la Popov, domnul Faruskiar. E însoțit de un alt mongol cu un rang mai mic decât al lui, dar de aceeași vârstă, pe nume Ghangir. Amândoi privesc vagonul atașat în coadă, după

cel de bagaje, și schimbă câteva cuvinte. Imediat ce manevra e încheiată, persanii urcă în vagonul de clasa a II-a, din fața celui mortuar, pentru a putea supraveghea prețiosul corp al defunctului.

În acel moment, pe peronul gării se aud niște strigăte.

Știu de unde vin. E baronul Weissschnitzerdörfer, care țipă:

– Opriți... opriți!

De data asta, nu e vorba de un tren care pleacă, ci de o pălărie care a luat-o la fugă. Câteva rafale violente care s-au abătut asupra gării aflate în plin șes i-au zburat-o de pe cap baronului. E o șapcă albăstruie și se rostogolește pe peron, pe șine, apoi se lipește de ziduri și pe gardul gării, în timp ce baronul gâfâie după ea.

Trebuie să recunosc că, văzându-l cum aleargă ca speriat de bombe, domnul și doamna Caterna se prăpădesc de râs, tânărul chinez Pan Chao izbucnește și el în hohote, în timp ce doctorul Tio King rămâne imperturbabil.

Roșu la față, gâfâind de-și scuipă plămânii, neamțul nu mai poate. De două ori, aproape că pune mâna pe șapcă, dar șapca îi scapă și se întinde cât e de lung, cu poalele mantalei în cap, lucru care îl face pe domnul Caterna să fredoneze celebrul refren din *Miss Heylett*:

Ah! Ce priveliște superbă!
Ah! Ce perspectivă surprinzătoare!

Nu cunosc nimic mai răutăcios și mai amuzant decât o pălărie luată de vânt, care se duce, vine, sare, se răsucește, țopăie, planează, își ia zborul exact în momentul în care crezi că ai pus mâna pe ea. Dacă mie unuia mi s-ar întâmpla așa ceva, i-aș ierta pe cei care râd de mine.

Dar baronul nu este într-o dispoziție iertătoare. Sare și se-aruncă în toate părțile, după pălărie, și o ia la trap pe calea ferată. I se strigă:

– Atenție, aveți grijă!

Asta fiindcă trenul care vine de la Merv intră în gară cu viteză destul de mare. Dar cea care își găsește moartea e șapca. Locomotiva o strivește nemiloasă și din ea rămâne doar o zdreanță. Cineva i-o aduce baronului. Acesta începe din nou să blesteme calea ferată transasiatică.

Șapca îi scapă și neamțul se întinde cât e de lung, cu poalele mantalei în cap…

Se dă semnalul de plecare. Călătorii vechi și noi se grăbesc să-și ia sau să-și reia locurile. Printre cei noi văd trei mongoli cu mutre deloc atrăgătoare, care urcă într-unul din vagoanele de clasa a doua.

În momentul în care pun piciorul pe platformă, îl aud pe tânărul chinez spunând următorul lucru:

– Ei, doctore Tio King! L-ați văzut pe neamț cu pălăria lui caraghioasă?… Ce-am mai râs!

Dar ce bine vorbește Pan Chao franțuzește! Ce spun, vorbește chiar pariziana! E cazul să mă adresez și eu lui în aceeași limbă!

IX

Am plecat la timp. De asta baronul nu mai are de ce să se plângă. Deși, până la urmă, îi înțeleg nerăbdarea: fiecare minut de întârziere ar putea să-l facă să rateze pachebotul de la Tientsin pentru Japonia.

Ziua se anunță frumoasă. E drept că bate un vânt care pare că o să stingă soarele ca pe o lumânare, unul dintre acele uragane care se spune că opresc și locomotivele Marelui Transasiatic. Dar azi, din fericire, suflă de la vest și îl vom suporta foarte ușor, fiindcă vine din spate. Putem ieși chiar pe platforme.

Acum am de gând să intru în vorbă cu tânărul Pan Chao. Popov avea dreptate, trebuie să fie un tânăr de familie bună, care și-a petrecut câțiva ani la Paris, pentru a se instrui și a se distra. E genul de oaspete nelipsit de la *five o'clock*-urile *Secolului XX*.

Dar, până una-alta, mai am și altele de făcut. În primul rând, personajul din ladă. Va trece o zi întreagă până o să-l pot liniști. Dar ar fi imprudent să mă duc în vagonul de bagaje ziua; trebuie să aștept să se întunece.

Să nu uităm nici de o conversație cu domnul și doamna Caterna. Asta n-o să fie greu deloc.

Mai greu va fi să fac cunoștință cu numărul doisprezece, mândrul domn Faruskiar. Ce țeapăn e orientalul ăsta!

A, și mai trebuie să aflu ceva neapărat! Numele mandarinului care se întoarce în China în chip de pachet funebru. Dacă insistă puțin, Popov o să-l afle de la unul dintre persanii care fac de gardă la Excelența Sa. Dacă-ar fi al unui înalt funcționar, Pao Wang, Ko Wang, viceregele celor două Kianguri, prințul King în persoană…

Timp de vreo oră, trenul parcurge oaza. În curând vom intra în deșert. Solul este format din straturi aluvionare, care se întind până în împrejurimile Mervului. E cazul să mă obișnuiesc cu monotonia peisajului, fiindcă așa o s-o ținem până la frontiera Turkestanului. Oază și deșert, deșert și oază. E adevărat, când platoul Pamir se va apropia, decorul se va schimba. Peisajele nu vor lipsi din nodul orografic pe care au trebuit să-l taie rușii, cum a făcut iscusitul Alexandru cu cel care lega jugul de oiștea carului din Gordium. Cuceritorul macedonean s-a ales cu toată Asia de pe urma acestei manevre. Ceea ce e de bun augur pentru ruși.

Deci, nu avem decât să așteptăm traversarea platoului Pamir, cu priveliștile lui variate. Dincolo de asta urmează interminabilele câmpii ale Turkestanului chinezesc, imensitatea nisipoasă a deșertului Gobi – monotonia reapare.

E ora zece și jumătate. În vagonul-restaurant urmează să fie servită în curând masa. Să începem plimbarea matinală, pe strada principală a trenului.

Dar oare unde e Fulk Ephrinell? Nu-l văd la post, lângă Miss Horatia Bluett. O întreb unde e, după ce am salutat-o politicos.

– Domnul Fulk s-a dus să arunce o privire la pachetele lui.

Ah, a ajuns deja la „domnul Fulk"? Cu siguranță urmează „Fulk" pur și simplu!

La plecare, domnul Faruskiar și Ghangir s-au așezat în partea din spate a celui de-al doilea vagon. În momentul de față sunt singuri și vorbesc încet între ei.

La întoarcere, dau de Fulk Ephrinell, care se întoarce la tovarășa lui de călătorie. Îmi strânge mâna ca yankeii. Îi spun că m-am interesat de el la Miss Horatia Bluett.

– O! face el. Ce femeie cu vocație, ce comerciantă pricepută!... E una dintre englezoaicele acelea...

– ... care sunt demne de a deveni americane! adaug.

– *Wait a bit!* răspunde Ephrinell, zâmbind într-un mod cât se poate de elocvent.

Când vreau să ies, îmi dau seama că cei doi chinezi trebuie să fie deja în vagonul-restaurant. Pe o măsuță a rămas cărțulia doctorului Tio King.

Nu cred că e indiscret pentru un reporter să ia cartea și să o deschidă, ca să citească titlul. Acesta sună astfel:

Despre viața sobră și stăpânită
sau arta de a trăi multă vreme
cu o sănătate perfectă.
Tradus din italiană de
Luis Cornaro, nobil venețian.
Adăugit cu modul de a corecta temperamentele nefericite, de a se bucura de o fericire perfectă până la vârsta cea mai înaintată și de a nu muri decât prin consumarea radicalului umed al bătrâneții extreme.
Salerno
MDCCLXXXII

Deci asta e lectura favorită a doctorului Tio King! Și de aceea nu foarte respectuosul lui elev îi aruncă uneori numele lui Cornaro, ca să-l ia în râs!

N-apuc să văd din carte altceva decât deviza ei: *Abstinentia adjicit vitam*[1]. O deviză pe care n-am niciun chef să o iau în serios – cel puțin nu pentru prânz.

Nimic nou în așezarea călătorilor în vagonul-restaurant. Mă așez din nou cu maiorul Noltitz, care îi studiază cu o anumită atenție pe domnul Faruskiar și pe tovarășul său, aflați în capătul mesei. Ne întrebăm amândoi cine poate fi mongolul care pare un personaj atât de important...

– Chiar, zic, izbucnind în râs de ideea care mi-a venit, dacă ar fi...

– Cine?... întreabă maiorul.

– Șeful piraților... faimosul Ki Tsang...

– Glumiți, glumiți cât vreți, domnule Bombarnac, dar cu voce mai joasă, vă rog!

– Haideți, domnule maior, recunoașteți că ar fi un personaj foarte interesant, demn de un interviu!

Pălăvrăgind, ne-apucăm să mâncăm cu poftă. Prânzul este excelent, fiindcă proviziile au fost refăcute la Așgabat și Dușak. De băut avem ceai,

[1] „Abstinența ajustează viața." (n.red.)

vin de Crimeea și bere de Kazan. Carnea constă în cotlete de oaie și niște conserve excelente. La desert, un pepene delicios, pere și struguri de cea mai bună calitate.

După prânz, mă duc să îmi fumez țigara pe platforma din spatele vagonului-restaurant. Domnul Caterna apare și el, aproape imediat. E clar că stimatul prim mare comic și tenor lejer pândea ocazia să intre în vorbă cu mine.

Ochii ironici, pe jumătate închiși, fața spână, obrajii obișnuiți cu favoriții falși, buza obișnuită cu mustăți false, capul obișnuit cu peruci roșii, negre, cărunte sau chelii, după rol – totul denotă comediantul care e la el acasă pe scândura scenei. Dar domnul Caterna are o fizionomie atât de deschisă, o figură atât de veselă, un aer atât de onest și o atitudine atât de francă, încât e cu siguranță un tip cumsecade!

– Domnule, îmi zice el, oare se poate ca doi francezi să călătorească împreună de la Baku la Pekin fără ca măcar să facă cunoștință?...

– Domnule, răspund, dacă întâlnesc un compatriot...

– Un parizian, domnule...

– Da, deci de două ori francez, dacă îl întâlnesc, mi-aș reproșa foarte tare să nu-i strâng mâna... În plus, domnule Caterna...

– Știți cum mă cheamă?...

– Și dumneavoastră știți numele meu, sunt sigur.

– Da. Domnul Claudius Bombarnac, corespondent al *Secolului XX*.

– La dispoziția dumneavoastră, vă asigur.

– O mie de mulțumiri, domnule Bombarnac, ba chiar zece mii, cum se zice în China, unde doamna Caterna și cu mine mergem ca să...

– Ca să jucați la Shanghai roluri de tenor lejer și subretă, la teatrul francez...

– Dar chiar le știți pe toate!

– Sunt reporter...

– Așa e.

– Aș adăuga, chiar, dacă mă gândesc la limbajul maritim pe care l-ați folosit cu un prilej, că v-ați ocupat cândva cu navigația, domnule Caterna...

– Desigur, domnule reporter. Fost șef de șalupă al amiralului Boissoudy, la bordul lui *Redoutable*.

– Chiar mă întreb, dumneavoastră, ca marinar, de ce nu ați ales calea mării...

– Ah! Domnule Bombarnac, uitați de ce: doamna Caterna, cea mai grozavă subretă din partea locului, care n-ar putea fi depășită de nicio alta pentru rolurile ei, incluzând travestiurile, ei bine, nu poate suferi marea. Așa că, atunci când am aflat de Marea Cale Ferată Transasiatică, i-am spus: „Stai liniștită, Caroline! Nu-ți face griji cu perfidia elementelor! O să traversăm Rusia, Turkestanul și China numai și numai pe uscat!" Și cât s-a bucurat, draga de ea! E atât de curajoasă, de devotată, de... nu găsesc cuvântul... în fine, domnule, o subretă care ar juca și roluri de bătrâne ca să nu-și lase directorul baltă! O artistă, o adevărată artistă!

Îl ascult pe domnul Caterna cu plăcere. E „sub presiune", cum spun mecanicii, și vrea să lase aburul să iasă.

Poate părea surprinzător, dar își adoră soția și îmi place să cred că ea îi întoarce afecțiunea. Se potrivesc foarte bine unul cu altul, aflu de la tenorul meu, care nu e niciodată stânjenit, e mereu descurcăreț, mulțumit de soarta lui, iubește teatrul mai mult decât orice, mai ales teatrul de provincie, în care doamna Caterna și el au jucat drame, vodeviluri, comedii, operete, opere comice, opere, traduceri, pantomime, fericiți în reprezentațiile care încep la ora cinci și se termină la unu noaptea, în marile teatre ale reședințelor de județ, în sălile primăriilor, în hambarele din sate, imediat după sosire, fără tăieturi în text, fără orchestră, uneori chiar fără spectatori – cu atât mai bine, cine să le ceară banii înapoi? –, comedianți buni la toate, în orice rol.

În calitatea lui de parizian, domnul Caterna trebuie să fi fost glumețul de pe puntea din față, în vremea când naviga. Cu mâini îndemânatice ca ale unui scamator și cu picioare agile ca ale unui dansator pe sârmă, e capabil să imite din gură toate alămurile și instrumentele de suflat din lemn și are un repertoriu complet de cântece de Pont Neuf, melodii patriotice, de chef, monoloage și satire. Toate acestea mi le povestește cu gesturi largi și o loc-vacitate inepuizabilă, într-un du-te-vino continuu, bâțâindu-se pe picioare ca un matelot pe punte. E clar, n-o să mă plictisesc cu cetățeanul ăsta.

– Și de unde ați plecat din Franța? îl întreb.

– De la Ferté-sous-Jouarre, unde doamna Caterna a obținut un triumf cu rolul Elsei din Lohengrin, pe care l-am jucat fără muzică. Dar ce piesă interesantă și bine construită!

– Cred că ați bătut toată lumea, domnule Caterna?

– Sigur că da. Rusia, Anglia, cele două Americi... Ah! domnule Claudius...

Poftim. S-a apucat deja să-mi spună Claudius.

– Ah! domnule Claudius, a fost o vreme în care eram idolul Buenos Airesului și făceam senzație la Rio de Janeiro! Să nu credeți că vă mint! Nu! Mă cunosc foarte bine. Sunt rău la Paris, dar foarte bun în provincie! La Paris, joci pentru tine. În provincie, joci pentru alții! Și apoi, ce repertoriu!

– Bravo, complimentele mele, stimate compatriot!

– Le primesc cu drag, domnule Claudius, fiindcă îmi iubesc meseria. Ce vreți? Nu toată lumea se poate face senator sau... reporter!

– Hai, nu fiți rău, domnule Caterna! îi răspund râzând.

– Nu, nu, așa e!

Și pe măsură ce inepuizabilul comic și tenor lejer își înșiră poveștile, stațiile apar și dispar, încadrate de șuieratul locomotivei: Kulka, Nisachurch, Kulla Minor, apoi altele, mai triste; în fine, Bairam Ali, la versta numărul șapte sute nouăzeci și cinci, și Kurlan Kala, la versta opt sute cincisprezece.

– Și, ca să fiu sincer, continuă domnul Caterna, ne-am ales și cu ceva câștiguri după toată alergătura asta din oraș în oraș. În fundul valizei noastre sunt câteva obligațiuni de la Nord, în care am foarte mare încredere, plasamente foarte sigure – și agonisite cinstit, domnule Claudius! Doamne, știu foarte bine, deși trăim în epoca democrației și a egalității, mai e până când o să vedem părintele nobil la masă lângă prefect, la președintele curții de apel, și subreta deschizând balul împreună cu un general... Ei bine, nu-i nimic! Mâncăm și dansăm la noi acasă!

– Și pun pariu că vă distrați foarte bine, domnule Caterna...

– Foarte bine și cu conștiința împăcată, domnule Claudius! îmi răspunde viitorul prim-comic de la teatrul din Shanghai, scuturându-și jaboul imaginar cu dezinvoltura unui mare senior din epoca lui Ludovic al XV-lea.

În acel moment, doamna Caterna vine să ni se alăture. Este demna companioană a soțului ei, creată și adusă pe lume pentru a-i da acestuia

replica în viață ca și pe scenă, unul dintre acele personaje camaraderești din lumea teatrului care nu sunt nici ipocrite, nici bârfitoare, copii ai scenei în cea mai mare parte a lor, născute nu se știe unde și adesea nu se știe nici cum, dar fete de treabă.

– V-o prezint pe Caroline Caterna, îmi spune actorul, cu aceeași emfază cu care ar fi prezentat-o pe Patti sau pe Sarah Bernhardt.

– După ce am strâns mâna soțului dumneavoastră, răspund eu, mă simt onorat să o strâng și pe a dumneavoastră.

– Poftiți, domnule, îmi răspunde subreta. Fără fasoane și prosteală, cu mare plăcere!

– După cum vedeți, nu pozează deloc, e cea mai bună dintre femei!

– La fel cum el e cel mai bun dintre soți!

– Și mă felicit, domnule Claudius, răspunde comicul. De ce credeți? Fiindcă am înțeles că o căsnicie depinde cu totul de preceptul din Biblie căruia trebuie să i se conformeze bărbații: ceea ce-i place soției mănâncă și soțul adesea!

Credeți-mă, era înduioșător să vezi cuplul ăsta de comedianți cumsecade, atât de diferit de contabilitatea galantă, plină de „a trebui" și „a avea", a celor doi comercianți din vagonul alăturat.

Dar iată-l pe baronul Weissschnitzerdörfer ieșind din vagonul-restaurant, cu o șapcă de călătorie pe cap. Presupun că nu cu consultatul orarului s-a ocupat acolo.

– Omul ăla cu pălăria! strigă domnul Caterna, după ce baronul intră în salon, fără a catadicsi să ne salute. Ce caraghioslâc!

– E destul de... german! răspunde doamna Caterna.

– Și când te gândești că Heinrich Heine îi numește pe oamenii ăștia „stejari sentimentali", adaug eu.

– Pe ăsta nu l-a văzut, răspunde domnul Caterna. Stejar, da, dar sentimental...

– Apropo, spun, știți de ce s-a urcat baronul în Marele Transasiatic?

– Ca să mănânce varză călită la Pekin, răspunde domnul Caterna.

– Nu, nu... E un rival al lui Miss Nellie Bly. Pretinde că va face ocolul lumii în treizeci și nouă de zile...

Iată-l pe baronul Weissschnitzerdörfer ieșind din vagonul-restaurant…

– Treizeci și nouă de zile! strigă domnul Caterna. Poate o sută treizeci și nouă! Nu e deloc sportiv, baronul, deloc! Și tenorul lejer începe să intoneze cu o voce de clarinet răgușit aria binecunoscută din *Clopotele din Corneville*:

Am făcut de trei ori înconjurul lumii…

și, adăugând, la adresa baronului:

El n-o să ajungă nici măcar la jumătate!

X

La ora douăsprezece și cincisprezece minute, trenul nostru trece prin gara Kari Bata, care aduce cu una dintre stațiile de cale ferată dintre Napoli și Sorrento, din cauza acoperișurilor cu aspect italienesc. Văd o tabără de dimensiuni mari, rusească și asiatică în același timp, ale cărei steaguri fluturã în vântul rece. Am intrat în oaza din Merv, lungă de douăzeci și cinci de kilometri și largă de doisprezece, cu o suprafață de șase sute de mii de hectare – nu s-ar spune că informațiile pe care le dețin sunt lipsite de precizie. La dreapta și la stânga, câmpuri cultivate, pâlcuri de copaci frumoși, o succesiune neîntreruptă de sate, cu colibele așezate între arbori înalți, grădini cu fructe, turme de oi și de vite răspândite pe pășuni. Tot acest ținut roditor este udat de Murgab – „apa albă" – sau de afluenții lui, iar fazanii sunt la fel de numeroși ca ciorile pe câmpiile din Normandia.

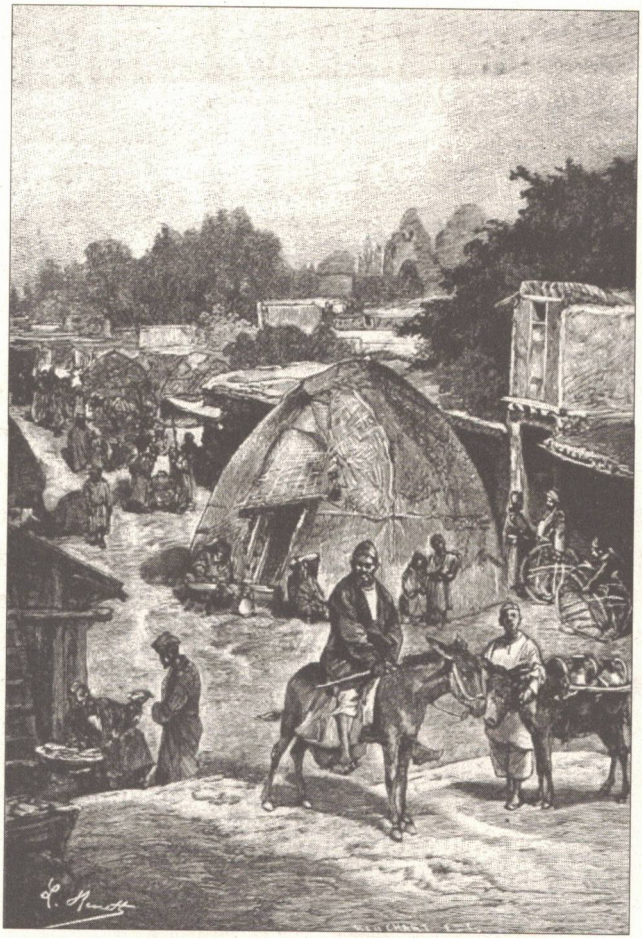
La ora unu după-amiază, trenul se oprește în gara Merv, la opt sute douăzeci și doi de kilometri de Uzun Ada.

Iată un oraș care a fost distrus și refăcut de mai multe ori. N-a fost deloc cruțat de războaiele din Turkestan. Altădată, se pare, era sălaș de bandiți și hoți; probabil că celebrul Ki Tsang regretă că n-a trăit în acele vremuri. Poate ar fi devenit un Genghiz-Han?

Legat de asta, maiorul Noltitz îmi citează un proverb turkmen care sună în felul următor:

„Dacă te întâlnești cu o viperă și un om din Merv, omoară-l întâi pe omul din Merv și după aceea ocupă-te de viperă".

Îmi place să cred că în ziua de azi ar trebui totuși să începi cu vipera, fiindcă Mervul a devenit rusesc.



Vedem o succesiune neîntreruptă de sate...

Avem șapte ore de oprire la Merv. Voi avea timp să vizitez curiosul oraș, a cărui transformare fizică și morală e profundă, grație metodelor un pic arbitrare ale administrației rusești. Din fericire, fortăreața cu circumferința de opt kilometri, construită în 1873 de Nur Verdy, nu a împiedicat trupele țarului să o cucerească. Astfel, vechiul cuib de răufăcători a devenit unul dintre orașele importante din regiunea transcaspică.

Îi zic maiorului Noltitz:

– Dacă nu cumva abuzez de bunăvoința dumneavoastră, aș putea să vă rog să mă însoțiți...

– Cu plăcere, îmi răspunde. În ceea ce mă privește, o să îmi facă mare plăcere să revăd Mervul.

Am pornit amândoi, cu pași mari.

– Trebuie să vă previn, îmi spune maiorul, vom vizita orașul nou.

– Dar de ce nu pe cel vechi întâi? Ar fi mai logic – și chiar cronologic...

– Fiindcă vechiul Merv e la treizeci de kilometri de cel nou, de-abia o să-l zăriți în trecere. Așa că, în privința lui, va trebui să vă mulțumiți cu descrierile foarte exacte ale marelui dumneavoastră geograf Élisée Reclus.

„Bun", îmi zic, „în acest caz cititorii nu vor avea de pierdut."

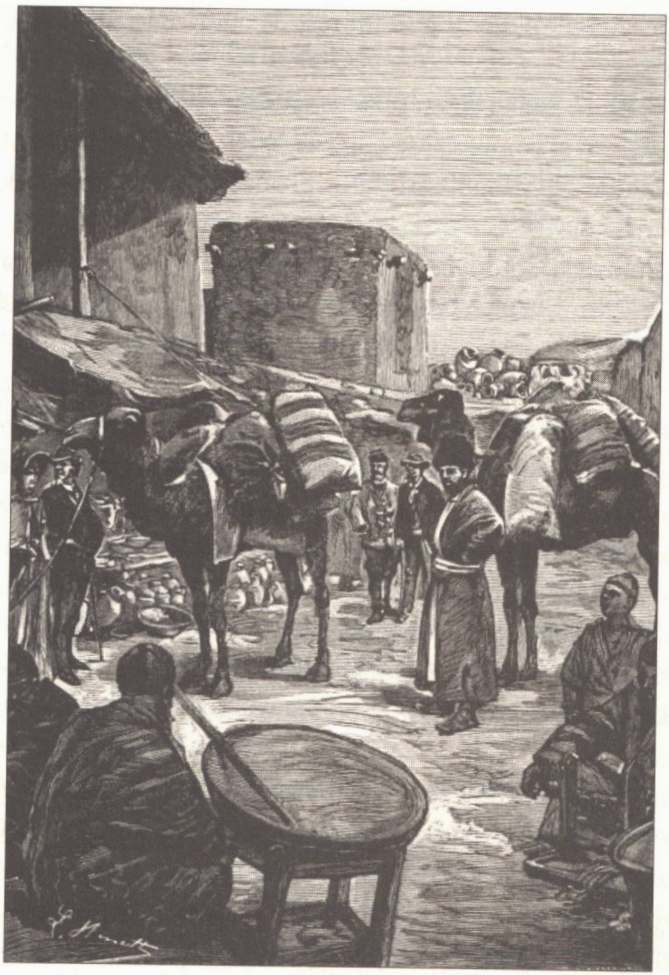
Distanța de la gară la orașul nou e mică. Dar ce de praf! Orașul comercial e construit pe malul stâng al râului – un oraș cu aspect american, care trebuie să-i placă lui Fulk Ephrinell. Străzi largi, trasate cu sfoara, intersectate în unghiuri drepte. Bulevarde rectilinii tivite de copaci. Un du-te-vino foarte alert de negustori îmbrăcați oriental, de evrei, de hoțomani din cele mai variate specii. Un număr de cămile și de dromaderi, care diferă prin partea din spate de echivalentele lor amicale și sunt foarte căutați din cauza rezistenței la oboseală. Puține femei pe străzile însorite, parcă incandescente. Văd totuși câteva aparținând unor tipuri feminine remarcabile, împopoțonate cu un fel de uniforme militare, încălțate cu cizme de piele moale, cu cartușiere pe piept, după moda cercheză. În rest – feriți-vă de câinii vagabonzi, care sunt niște fiare înfometate cu păr lung și boturi înspăimântătoare, dintr-o rasă care amintește de câinii din Caucaz. Oare nu aceste animale, din câte povestește inginerul Boulangier, au devorat un general rus?

– Nu de tot, îmi răspunde maiorul, confirmându-mi povestea. Au rămas cizmele!

În cartierul comercial, în fundul caselor întunecoase locuite de persani și de evrei, în interiorul prăvălioarelor prăpădite, se vând acele covoare de o finețe incredibilă, având culori combinate atât de artistic, lucrate de regulă de bătrâne care n-au auzit în viața lor de tipare de țesut.

Pe cele două maluri ale Murgabului, rușii și-au așezat cazărmile.

Acolo îi poți vedea pe soldații turkmeni care au intrat în serviciul țarului. Aceștia poartă bonete albastre și epoleți albi pe haine obișnuite și fac manevre, sub ordinele unor ofițeri ruși.



În Teke mai poți găsi un rest de culoare locală…

Un pod de lemn, lung de cincizeci de metri, a cărui platformă e așezată pe capre, traversează râul. E practicabil nu numai de către pietoni, ci și de trenuri, iar dincolo de parapetele lui sunt întinse fire telegrafice.

Pe malul celălalt se ridică orașul administrativ, în care lucrează un număr considerabil de angajați civili, purtând toți pe cap aceleași șepci rusești.

De fapt, cel mai interesant de vizitat e un fel de anexă a orașului, un sat pe nume Teke, enclavă ai cărei locuitori și-au păstrat aspectul de rasă decadentă, cu corpul musculos, urechile depărtate de cap, buze groase și

bărbi negre. Acolo mai poți găsi un rest de culoare locală, care lipsește din orașul nou.

La o cotitură a unei străzi din cartierul negustoresc, dăm peste comerciantul american și comercianta engleză.

– Domnule Ephrinell! strig. Nu prea e nimic curios în Mervul ăsta modern!

– Dimpotrivă, domnule Bombarnac, e un oraș aproape yankeu. Și o să devină cu totul yankeu în ziua în care rușii îl vor dota cu tramvaie și iluminat cu gaz!

– Se va întâmpla și asta curând.

– Sper. Și atunci, Mervul își va merita numele de oraș.

– În ce mă privește, domnule Ephrinell, aș fi preferat să fac o excursie în orașul vechi, să vizitez moscheile, fortăreața, palatele. Din nenorocire, e un pic cam departe, iar trenul nu oprește în el, așa că regret...

– Eh! făcu yankeul. Ceea ce regret eu e că nu prea putem face afaceri în țara asta. Turkmenii ăștia au la dinți...

– Și femeile au la păr... adaugă Miss Horatia Bluett.

– Dar de ce nu cumpărați păr, domnișoară? Ați profita de timpul petrecut aici.

– Casa Holmes-Holme din Londra va face și asta, cu siguranță, îmi răspunde comercianta, dar după ce epuizăm stocul din Imperiul Celest.

Și zicând acestea, cuplul ne părăsește.

Îi propun atunci maiorului Noltitz – era ora șase – să luăm masa la Merv înainte de a pleca spre tren. Acesta acceptă, dar a făcut o greșeală. Ghinionul ne duce la Hotel Slava, care e mult mai prost decât vagonul nostru restaurant, cel puțin prin calitatea meniurilor. Am găsit acolo mai ales o ciorbă națională, borșul, preparat cu lapte acru, pe care m-aș feri foarte tare să-l recomand cititorilor *Secolului XX*.

Apropo de ziar și telegrama pe care vreau s-o trimit despre mandarinul al cărui convoi a devenit trenul, în sensul funebru al cuvântului: oare a obținut Popov de la muții ăia numele înaltului personaj?

Da, în fine! De-abia am ajuns pe peron, că se repede spre mine spunând:

– Am aflat cum îl cheamă.

– Și anume...?

– Yen Lu... marele mandarin Yen Lu, din Pekin.

– Mulțumesc, Popov! Și dau fuga la biroul de telegraf, de unde trimit către *Secolul XX* următoarea depeșă:

Merv, 16 mai, 7 seara

Marele Transasiatic pe punctul de plecare din Merv. A luat de la Dușak corp neînsuflețit mare mandarin Yen Lu, venit din Persia, destinația Pekin.

Cam scumpă depeșa respectivă, dar, să recunoaștem, face toți banii. Numele lui Yen Lu se răspândește imediat printre tovarășii noștri de călătorie și mi s-a părut că domnul Faruskiar a surâs când l-a auzit pronunțat.

Am părăsit gara la ora opt fix. La patruzeci de minute după, am trecut prin dreptul vechiului Merv, dar, cum era o noapte întunecată, n-am putut vedea nimic. Acolo se află, totuși, o fortăreață cu turnuri pătrate și ziduri din cărămizi uscate la soare, ruinele unor morminte și palate, rămășițele unor moschei, un întreg ansamblu arheologic, care ar fi meritat mai bine de două sute de rânduri cu litere mici.

– N-are de ce să vă pară prea rău, îmi spune maiorul Noltitz. N-ați fi fost foarte mulțumit de ce ați fi văzut, fiindcă vechiul Merv a fost refăcut de patru ori. Dacă ați fi văzut al patrulea oraș, Bairam Ali, din epoca persană, nu l-ați fi văzut pe al treilea, care era mongol, și cu atât mai puțin pe al doilea, musulman, care se numea Sultan Sandjar Kala. Și nici pe primul. Pe acesta, unii îl numesc Iskander Kala, după numele lui Alexandru Macedon, iar alții, Giaur Kala, atribuindu-i fondarea lui Zoroastru, creatorul religiei magilor, cu o mie de ani înainte de era creștină. Deci vă propun să vă aruncați regretele la coș.

Ceea ce am și făcut, în lipsă de altceva mai bun.

Trenul nostru aleargă acum către nord-est. Stațiile sunt separate de douăzeci până la treizeci de verste. Nu mai strigă nimeni numele lor, fiindcă nu oprim, și mă mărginesc să le citesc numele în orar. E vorba despre Kelchi, Ravina – de unde numele ăsta italienesc într-o provincie turkmenă? –, Peski, Repetek și așa mai departe. Traversăm deșertul, adevăratul

deșert, în care nu curge nici măcar un firicel de apă. Însă în zonă au fost forate un număr de puțuri arteziene, suficiente pentru a alimenta rezervoarele locomotivelor.

Maiorul îmi povestește că inginerii s-au lovit de dificultăți extreme atunci când au vrut să stabilizeze dunele în această porțiune a căii ferate. Dacă palisadele n-ar fi înclinate oblic, ca perii unei pene, calea ar fi invadată imediat de nisip, până în punctul în care circulația trenurilor ar deveni imposibilă. Imediat ce trecem de această regiune de dune, ajungem din nou pe o câmpie plată, unde șinele au putut fi așezate mult mai ușor.

Pe rând, ceilalți adorm și întreg spațiul se transformă iar în vagon de dormit.

Mă întorc acum la povestea cu românul. Să încerc să mă întâlnesc cu el chiar în noaptea asta? Cu siguranță, și nu numai pentru a-mi satisface curiozitatea, de altfel foarte normală, ci și ca să-l calmez. Chiar! Nu cumva, știind că secretul lui a fost descoperit de persoana care i-a vorbit prin scândură, i-ar veni ideea să coboare într-una din gări, sacrificându-și călătoria și renunțând să mai ajungă la domnișoara Zinca Klork, pentru a scăpa de asprimea companiei...? Până la urmă, e foarte posibil, iar apariția mea l-a pus cu siguranță pe jar pe bietul băiat... Și asta ar însemna să-mi pierd numărul unsprezece, unul dintre cele mai prețioase din colecția mea.

M-am decis deci să îi fac o vizită înainte de următorul răsărit. Totuși, ca o precauție suplimentară, voi aștepta ca trenul să treacă de stația Chardjui, unde trebuie să ajungă la ora două și douăzeci și șapte dimineața. Acolo, face o oprire de un sfert de oră, înainte de a urca din nou spre Amudaria. Popov o să se ducă să se cuibărească în chichineața lui, iar eu o să mă pot strecura în vagonul de bagaje fără să mă vadă nimeni.

Cât de lungi mi se par orele! În repetate rânduri, aproape că era să adorm. De aceea am și ieșit de două sau trei ori să iau aer pe platformă.

Trenul ajunge la Chardjui conform orarului. Versta numărul o mie cinci. Acesta e un oraș important din hanatul Buharei, atins de calea transcaspică către sfârșitul lui noiembrie 1886, la șaptesprezece luni după așezarea primei traverse. Nu mai suntem decât la douăsprezece verste de Amudaria, și, după ce trecem de fluviu, vreau să mă apuc de treabă.

Am spus că oprirea la Chardjui ar trebui să dureze un sfert de oră. Câțiva călători coboară, fiindcă destinația lor e orașul care numără treizeci de mii de locuitori. Alții urcă pentru a merge la Buhara sau la Samarkand, dar numai în vagoanele de clasa a II-a. Pe peron se creează o oarecare forfotă.

Și eu am coborât și mă plimb pe lângă vagonul de bagaje din față, atunci când văd cum ușa se deschide și se închide fără zgomot. Pe platformă se târăște un om, după care își dă drumul jos, aproape nevăzut, fiindcă gara e slab luminată de câteva felinare cu gaz.

E românul meu... nu poate fi decât el... nu l-a văzut nimeni, iar acum s-a amestecat printre ceilalți călători... Dar de ce această escapadă?... Își reface proviziile la restaurantul gării?... Sau nu cumva se întâmplă lucrul de care mi-e cel mai teamă, să dispară?...

Ar trebui să încerc să-l împiedic... Să fac cunoștință cu el... să îi promit că îl ajut... O să îi vorbesc în franceză, în engleză, în germană, în rusă – la alegere... O să-i zic: „Prietene, contează pe discreția mea... Nu te voi trăda... O să îți aduc mâncare noaptea... Și nu numai mâncare, ci și încurajări... Nu uita că domnișoara Zinca Klork, cu siguranță cea mai drăguță româncă de pe lumea asta, te așteaptă la Pekin..." Și așa mai departe.

M-am luat deci după el, discret. În tot du-te-vino-ul ăsta, nu sunt deloc în pericol de a fi descoperit. Nici Popov, nici un alt angajat al companiei nu l-ar putea bănui pentru frauda împotriva acesteia... Oare se îndreaptă spre ieșire?... O să-mi scape?...

Nu! N-a vrut decât să-și dezmorțească picioarele, mai bine decât poate s-o facă în vagonul de bagaje. După ce a stat închis de la plecarea din Baku – adică de șaizeci de ore – are și el dreptul la zece minute de libertate.

E un bărbat de înălțime medie, suplu, cu un mers sportiv. Pare capabil să se ghemuiască și să se îndoaie ca o pisică; probabil nu se simte prea strâmtorat în lada lui. E îmbrăcat într-o haină cărămizie, poartă pantaloni cu o curea și o șapcă îmblănită, ambele de culoare închisă.

M-am convins în privința intențiilor lui. Se întoarce la vagon, pune piciorul pe treaptă, urcă pe platformă, apoi ușa se închide încetișor după el. Imediat ce trenul se pune în mișcare, mă duc să-i bat în ladă, și de data asta...

Dar apare încă o încurcătură. În loc să dureze un sfert de oră, oprirea la Chardjui durează trei. O mică avarie de la una dintre frânele locomotivei a trebuit reparată. Așa că, în ciuda reclamațiilor baronului german, nu plecăm din gară înainte de ora trei și jumătate, când începe deja să se crape de ziuă.

Reiese că, dacă n-am putut face vizita în vagonul de bagaje, pot cel puțin să văd Amudaria.

Amudaria este Oxusul Antichității, rivalul Indului și al Gangelui. Dacă altădată se vărsa în Marea Caspică, după cum arată o albie secată, trasată pe hărți, acum se varsă în Marea Aral. Alimentat de zăpezile și ploile de pe platoul Pamirului, își plimbă apele lente între maluri de argilă și de nisip. I se spune „fluviul-mare" în limba turkmenă, iar cursul lui se întinde pe două mii cinci sute de kilometri.

Trenul intră pe un pod, lung de o leghe, care trece peste Amudaria la înălțimea de unsprezece metri față de apele scăzute. La trecerea lui, platforma tremură pe cei o mie de piloni care o susțin, grupați câte cinci între fiecare din punctele de susținere, aflate la nouă metri unul de altul.

Generalul Anenkov a construit acest pod în zece luni, cheltuind treizeci și cinci de mii de ruble. Este cel mai mare dintre cele pe care le traversează Marele Transasiatic.

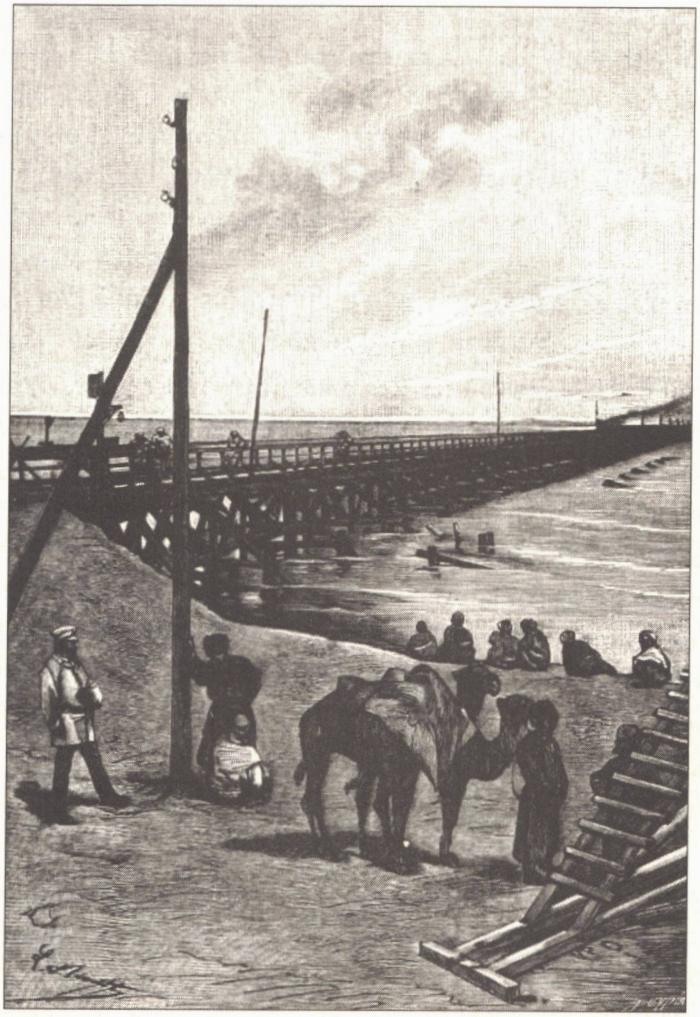
Fluviul e de un galben murdar. Câteva insule, aruncate ici-colo, ies din cursul de apă, cât vezi cu ochii.

Popov îmi arată un număr de posturi de veghe care au fost create pe parapetul podului.

– La ce folosesc posturile? îl întreb.

– Sunt ocupate de un personal special, care trebuie să dea alarma în caz de incendii, și care e dotat cu extinctoare.

O precauție utilă, de fapt. Nu numai că flăcările scoase de locomotive au stârnit focuri în unele locuri, dar mai există și alt gen de riscuri. Un mare număr de barje, cele mai multe pline cu petrol, urcă sau coboară pe Amudaria, și s-a întâmplat nu o dată ca astfel de ambarcațiuni să se transforme în torțe. Așa că o supraveghere permanentă e foarte justificată. Dacă podul e distrus, ar dura aproape un an să îl reconstruiască, iar în acest timp, călătorii cu trenul ar trebui de fiecare dată transbordați în altă garnitură, pe malul celălalt.



Trenul intră pe un pod, lung de o leghe…

În fine, trenul a terminat de traversat fluviul, lucru pe care l-a făcut cu viteză redusă. Se luminează de tot. Deșertul continuă, până la a doua oprire, la Karakul. Dincolo de el, se desenează meandrele unui afluent al Amudariei, Zeravshan, „fluviul care duce aur", al cărui curs se prelungește până în valea Sogd, în fertila oază în care se răsfață orașul Samarkand.

La ora cinci dimineața, trenul se oprește în capitala hanatului Buharei, la versta unsprezece mii șapte de la punctul de plecare, Uzun Ada.

XI

Hanatele Buhara și Samarkand formau altădată Sogdia, o satrapie persană locuită de tadjici, iar apoi de uzbeci, care au invadat regiunea la sfârșitul secolului al XV-lea. Dar în momentul de față, zona trebuie să se teamă de o invazie cu totul diferită: aceea a nisipului, fiindcă *saksaulii*, construiți pentru a stabiliza dunele, au dispărut aproape cu totul.

Capitala hanatului era Buhara. Roma islamului, Orașul Nobil, Orașul Templelor, centru de seamă al religiei mahomedane. I se mai spunea „Orașul cu Șapte Porți" și era înconjurat de o vastă întăritură, în vremurile de glorie. Dintotdeauna, comerțul cu China s-a desfășurat aici din plin. În prezent, localitatea are optzeci de mii de locuitori.

Toate acestea mi le spune maiorul Noltitz, ducându-mă cu el în oraș, unde a stat de mai multe ori. Nu va putea să mă însoțească, fiindcă are câteva vizite de făcut. Trebuie să plecăm la ora unsprezece dimineața. Deci numai cinci ore de oprire, iar orașul e destul de departe de gară. Dacă n-ar fi legat printr-o cale Decauville – numele ăsta francez e cunoscut în Sogdia –, n-am avea timp nici măcar să aruncăm o privire asupra Buharei.

Am convenit să luăm împreună decovilul. Când vom ajunge la destinație, maiorul mă va părăsi, ca să își rezolve treburile. Nu pot conta pe el, deci, pentru vizită. O să rămân pe cont propriu? Sau pot spera să dau de unul dintre numerele din carnet?...

Să recapitulăm: domnul Faruskiar?... La fel de probabil ca mandarinul Yen Lu, care e închis în catafalcul lui pe roți. Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett?... N-are niciun rost, dacă e vorba de palate, de minarete, de moschei și de alte prostii cu care se ocupă arheologia. Comicul și

subreta?... Imposibil, fiindcă doamna Caterna este obosită, iar domnul Caterna are datoria de a rămâne alături de ea. Cei doi chinezi?... Au plecat deja din gară. A! Sir Francis Trevellyan... De ce nu?... Nu sunt rus. Iar el cu rușii are ce are... Nu eu am cucerit Asia centrală... Hai să încercăm să-l facem să se deschidă pe gentlemanul ăsta atât de închis... Mă apropii de el, îl salut, vreau să spun ceva... De-abia se înclină puțin, se răsucește pe călcâie și pleacă. Animalul!

Dar decovilul scoate ultimele fluierături. Maiorul și cu mine am urcat într-unul din vagoanele descoperite. După o jumătate de oră, trecem prin poarta Dervaz, maiorul mă părăsește și iată-mă singur, pe străzile Buharei.

Dacă aș spune cititorilor *Secolului XX* că am vizitat cele o sută de școli și cele trei sute de moschei ale orașului – aproape tot atâtea câte biserici sunt la Roma –, nu m-ar crede, în ciuda faptului că reporterii sunt incontestabil niște ființe demne de încredere. Așa că e mai bine să mă rezum la adevărul adevărat.

Mergând pe străzile prăfoase ale orașului, intru la întâmplare in diferite locuri pe care le întâlnesc. Aici e un bazar în care se vând stofe de bumbac în culori contrastante, numite *aladja*, batiste subțiri ca pânzele de paianjen, pielărie lucrată minunat, mătăsuri al căror foșnet este numit *chakt-chuk* în limba locului, care-mi amintește de Frou Frou, numele bine ales de Meilhac și Halévy pentru celebra lor eroină. Mai încolo e o tejghea de unde poți cumpăra șaisprezece feluri de ceai, dintre care unsprezece sunt în categoria ceaiurilor verzi, singurele folosite în interiorul Chinei și al Asiei centrale, cel mai stimat fiind *luka*, din care ai nevoie de o singură frunză pentru a aroma un ceainic întreg.

Mai departe, mă plimb pe cheiul bazinelor lui Divanbegi, pe una din laturile unei piețe pătrate, tivite de ulmi. Nu departe de aici e Arsh, palatul fortificat al emirului, a cărui poartă este decorată cu un orologiu modern. Arminius Vambéry afirmă că acest palat are un aspect sinistru, și sunt de aceeași părere cu el, chiar dacă tunurile de bronz ce apără intrarea aduc mai degrabă a obiecte de artă decât a arme periculoase. Să nu uităm că soldații din partea locului, care se plimbă pe străzi în pantaloni albi, cu tunici negre și cu căciuli de astrahan, în cizme înalte, sunt comandați de ofițeri ruși cu uniforme aurite.

Iată-mă singur, pe străzile Buharei.

Lângă palat, în dreapta, se ridică cea mai mare moschee din oraș, Mesidji Klean, care a fost construită de Abdullah-Han din dinastia Shaibanizilor. E un ansamblu de cupole, clopotnițe ornamentale și minarete, ai cărui oaspeți preferați par a fi berzele, existente cu miile în oraș.

Mereu în căutare de aventuri, ajung pe malul Zeravshanului, în nord-estul orașului. Apele lui răcoroase și limpezi se scurg în canale o dată sau de două ori la cincisprezece zile. O măsură de igienă. La o demonstrație de igienă am și ajuns să asist: bărbați, femei, copii, câini, bipede și patrupede

se scaldă într-o promiscuitate agitată, pe care n-aș putea s-o descriu și nici s-o recomand cuiva.

Pornind către sud-vest, spre centrul orașului, mă intersectez cu grupuri de derviși cu pălării ascuțite și toiege impresionante în mâini, cu pletele răscolite de vânt, care uneori se opresc pentru un soi de dansuri care n-ar displăcea obișnuiților teatrului Élysée-Montmartre, totul pe fondul unui cântec vociferat, care le ritmează pașii.

Să nu uităm nici de piața de cărți. Am numărat nu mai puțin de douăzeci și șase de prăvălii, în care se vând tipărituri și manuscrise, nu la kilogram, cum se vinde ceaiul, și nici în coș, ca legumele, ci în chip de marfă curentă. Cât despre numeroasele *madrasa* – școlile musulmane care au dat Buharei un renume universitar –, trebuie să recunosc că nu am vizitat niciuna. Hărțuit și epuizat, mă întorc și mă așez sub ulmii de pe malul lui Divanbegi. Aici fierb încontinuu samovare enorme, și, pentru un *tenghe*, adică șaptezeci și cinci de centime, obțin un *shivin*, ceai de calitate superioară, care nu se aseamănă deloc cu cel pe care îl consumăm noi în Europa. Fiindcă acesta e folosit, din câte se zice, la curățatul covoarelor în Imperiul Celest.

Cam asta e amintirea pe care am păstrat-o Romei Turkestanului. Dar, oricum, dacă nu poți sta o lună, e mai bine să stai doar câteva ore.

La ora zece și jumătate, însoțit de maiorul Noltitz, pe care l-am găsit la capătul decovilului, ajung înapoi la gară, unde e plin de magazine care vând baloți de bumbac din Buhara și sculuri de lână din Merv.

Remarc dintr-o singură privire că toate numerele mele sunt pe peron, inclusiv baronul german. În coada trenului, persanii compun conștiincios garda pentru mandarinul Yen Lu. Am senzația că trei dintre tovarășii noștri de călătorie îi studiază cu mare curiozitate. Sunt mongolii cu mutre suspecte pe care i-am luat din stația Dușak. Când trec pe lângă ei, mi se pare chiar că domnul Faruskiar le face un semn, al cărui sens nu-l înțeleg. Oare se cunosc?... Oricum ar sta lucrurile, faptul mă intrigă.

De-abia a pornit trenul, că toată lumea se înghesuie în vagonul-restaurant. Locurile de lângă cele pe care maiorul și cu mine stăm de regulă de la plecare sunt libere, iar tânărul chinez, urmat de doctorul Tio King, profită

de asta. Pan Chao știe că fac parte din redacția *Secolului XX* și are probabil tot atâta chef să discute cu mine cât am și eu de a discuta cu el.

Nu m-am înșelat deloc, este un parizian în toată puterea cuvântului, sub deghizarea unui chinez. A petrecut trei ani în capitala noastră distrându-se, dar și instruindu-se. Copil unic al unui negustor bogat din Pekin, a călătorit și a tot călătorit sub aripa lui Tio King, un fel de doctor, dar și la fel de nătărău ca un macac, de care protejatul lui își râde tot timpul, binedispus. Vă închipuiți că, de când a descoperit pe cheiul Senei cărțulia lui Cornaro, doctorul Tio King n-are altă treabă decât să își conformeze întreaga existență regulilor din *Arta de a trăi multă vreme cu o sănătate perfectă*? Cât trebuie să bei și să mănânci, regimul pe care trebuie să îl urmezi în funcție de anotimp, trezia care conferă vigoare spiritului, neînfrânarea care cauzează mult rău, mijlocul de a corecta un temperament nefericit și de a te bucura de o sănătate excelentă până la o vârstă foarte înaintată – imbecilul de doctor s-a cufundat în studiul tuturor preceptelor nobilului venețian exact ca un chinez bătrân, cum se spune. Despre toate astea, Pan Chao îl sâcâie fără oprire cu tot felul de glume, pe care bătrânul nu le bagă în seamă deloc.

Iar noi primim chiar în timpul prânzului o porție din ideile fixe ale doctorului, fiindcă acesta, la fel ca protejatul lui, se exprimă într-o franceză foarte curată.

– Înainte de a începe să mâncăm, îi spune Pan Chao, puteți să-mi amintiți, doctore, câte reguli fundamentale există pentru a determina cantitatea corectă de mâncare și băutură?

– Șapte, tinere prieten, răspunde Tio King, cât se poate de serios. Prima e să nu te servești decât cu cantitatea de hrană căreia poți să-i atribui chiar în acel moment și o funcție spirituală.

– Și a doua?...

– Să nu te servești decât cu cantitatea de hrană care nu-ți provoacă toropeala, senzația de greutate sau lenea. A treia...

– Hai să ne rezumăm la cele două azi, dacă sunteți de acord, doctore, răspunde Pan Chao. Uite un *maintuy* care mi se pare delicios și...

– Atenție, dragul meu elev! E un fel de chiftea de carne tocată, amestecată cu grăsime și condimente... mi-e teamă să nu fie prea grea...

– Da, așa e, doctore. Nu cumva să vă atingeți de ea! Dar eu unul o să fac ca domnii.

Și asta și face Pan Chao – din motive bune, de altfel, fiindcă *maintuy*-ul e delicios –, în timp ce doctorul Tio King se mulțumește cu ceea ce e mai ușor în meniul zilei. Se pare chiar, după cum ne spune maiorul Noltitz, că *maintuy*-ul prăjit în grăsime e cel mai bun. Și cum să nu fie, din moment ce i se mai zice și *zenbusi*, adică „sărutul doamnei"?

Cum domnul Caterna își exprimă regretul că pe meniu nu se găsește chiar „sărutul doamnei", îndrăznesc să-i spun:

– Cred că așa ceva găsim și în alte locuri decât Asia centrală!

La care Pan Chao spune râzând:

– Cel din Paris e cel mai bun.

Mă uit la tânărul chinez. Cu câtă poftă mănâncă!... Bineînțeles, doctorul se apucă să-i facă observații cu privire la „consumul nestăpânit, care îi va afecta radicalul umed".

Prânzul continuă, plin de veselie. Conversația se mută spre lucrările rușilor în Asia. Pan Chao pare a fi la curent cu progresele lor. Nu numai că au construit Transcaspicul, dar Transsiberianul, cu privire la care fac studii din 1888, este și el în curs de execuție, ba chiar foarte avansată. Traseul inițial, prin Iscim, Omsk, Tomsk, Krasnoiarsk, Nijni-Ufimsk și Irkuțk, a fost înlocuit de un al doilea, aflat mai la sud, care trece prin Orenburg, Akmolinsk, Minusinsk, Abatui și Vladivostok. Atunci când cei șase mii de kilometri ai acestuia vor fi terminați, Petersburgul se va afla la șase zile cu trenul de Marea Japoniei. Iar Transsiberianul, care va depăși ca amploare Transcontinentalul din Statele Unite, nu va costa mai mult de șapte sute cincizeci de milioane.

E ușor de imaginat că toate aceste discuții nu au cum să fie pe placul lui Sir Francis Trevellyan. E drept, acesta nu scoate o vorbă și nu își ridică ochii din farfurie, dar fața lui alungită începe să se înroșească ușor.

– Ei, domnilor, spun eu atunci, ceea ce vedem nu e nimic pe lângă ceea ce vor vedea nepoții noștri. Azi călătorim cu un tren direct, pe Marea Cale Ferată Transasiatică. Dar cum va fi atunci când calea transasiatică va fi conectată cu Marea Cale Ferată Transafricană?...

– Dar cum ar fi conectată Asia cu Africa prin cale ferată? întreabă maiorul Noltitz.

– Prin Rusia, Turcia, Italia, Franța și Spania. Iar călătorii vor merge de la Pekin la Capul Bunei Speranțe fără să schimbe trenul.

– Și Strâmtoarea Gibraltar? întreabă Pan Chao.

La auzul acestui nume, Sir Francis Trevellyan ciulește urechile. Oricând vine vorba despre Gibraltar, se pare că tot Regatul Unit e cuprins de o tresăltare mediteraneeano-patriotică.

– Da... Gibraltarul? întreabă și maiorul.

– Vom trece pe dedesubt, răspund. Un tunel de cincisprezece kilometri, asta-i tot! Niciun parlament englez nu se va opune, cum face încă pe tema tunelului dintre Calais și Dover! O să facem și asta într-o zi, ceea ce va justifica versul:

Omnia jam fieri quae posse negabam[1].

Demonstrația mea de erudiție latină nu e înțeleasă de nimeni, cu excepția maiorului Noltitz. Îl aud pe domnul Caterna cum îi spune soției:

– Ăsta e volapük[2].

– Ceea ce e foarte clar, reia Pan Chao, e că împăratul Chinei a fost sfătuit insistent să se apropie de ruși, în detrimentul englezilor. În loc să se încăpățâneze să construiască o rețea strategică în Manciuria, care n-ar fi fost niciodată agreată de țar, Fiul Cerului a preferat să se conecteze cu calea transcaspică prin China și Turkestanul chinez.

– Și bine a făcut, adaugă maiorul. Cu englezii, ar fi fost vorba doar despre a lega India de Europa. Cu rușii, continentul asiatic e deservit în întregime.

Mă uit la Sir Francis Trevellyan... Pomeții i s-au mai înroșit puțin, dar nici nu se clintește. Mă întreb dacă nu cumva toate înțepăturile făcute într-o limbă pe care o cunoaște perfect nu-l vor scoate din mutenie. Totuși, n-aș putea paria nici că da, nici că nu.

---

[1] „Tot ce am negat că s-ar putea întâmpla, se întâmplă acum." (Ovidiu) (n.red.)

[2] Limbă artificială, internațională, creată între anii 1879–1880 de poetul Johann Martin Schleyer. (n.red.)

Maiorul Noltitz continuă atunci enumerând avantajele incontestabile ale Marii Căi Ferate Transcaspice din punctul de vedere al relațiilor comerciale dintre Asia și Europa și din cel al securității. Vechile animozități dispar câte puțin, datorită influenței europene. Pentru toate popoarele din regiune se deschide o epocă nouă și, din acest punct de vedere, trebuie să fim de acord că ceea ce fac rușii merită aprobarea tuturor națiunilor civilizate. Afirmația pe care a făcut-o Skobelev după cucerirea lui Geok Tepe, atunci când învinșii se puteau teme de represalii din partea învingătorilor, este foarte justificată: „În politica Asiei centrale, pentru noi nu există paria!"

– Și această politică, încheie maiorul, ne demonstrează superioritatea asupra Angliei.

„Nimeni nu poate fi superior Angliei!"

Asta e fraza pe care o așteptam de la Sir Francis Trevellyan – o frază pe care, se zice, gentlemanii din Regatul Unit o pronunță imediat ce vin pe lume. Dar de data asta nu a pronunțat-o nimeni.

Totuși, atunci când mă ridic pentru a propune un toast în cinstea împăratului Rusiei și a rușilor, a împăratului Chinei și a chinezilor, Sir Francis Trevellyan simte că nu se mai poate stăpâni, se ridică brusc și pleacă de la masă. E clar, în niciun caz astăzi nu o să am parte de înțelepciunea lui!

Inutil să vă spun că, în timpul conversației de mai sus, baronul Weissschnitzerdörfer nu a avut altă treabă decât să devalizeze toate platourile, spre oroarea absolută a doctorului Tio King. E în mod clar un neamț care n-a citit niciodată preceptele lui Cornaro sau, dacă le-a citit, le încalcă într-o manieră scandaloasă! Dar, poate, nu știe franțuzește și n-a priceput nimic din tot ceea ce am vorbit în această limbă.

Presupun că ăsta e și motivul pentru care domnul Faruskiar și Ghangir nu au participat la conversație... De-abia au schimbat între ei câteva cuvinte, în chineză.

Și totuși, trebuie să remarc un detaliu destul de ciudat, care nu i-a scăpat nici maiorului.

Chestionat cu privire la siguranța căii transasiatice pe parcursul Asiei centrale, Pan Chao recunoaște că ea începe să lase de dorit după frontiera Turkestanului. Asta îmi spusese și maiorul Noltitz. Ceea ce mă face să-l

întreb pe tânărul chinez dacă a auzit vorbindu-se despre faimosul Ki Tsang înainte de plecarea în Europa.

– Foarte des, îmi răspunde el, fiindcă Ki Tsang opera la vremea respectivă prin provinciile Yunan-ului, și sper că n-o să avem de-a face cu el în călătoria noastră.

Cu siguranță, am pronunțat greșit numele banditului, fiindcă de-abia îl înțeleg pe Pan Chao atunci când îl articulează în limba lui maternă.

Ei bine, ceea ce cred că pot spune e că, în momentul în care Pan Chao a repetat numele lui Ki Tsang, domnul Faruskiar s-a încruntat, iar ochii i-au sclipit. Apoi i-a aruncat o privire tovarășului său, după care a recăzut în indiferența pe care și-o manifestă în general cu privire la tot ceea ce se spune în jurul lui.

În mod clar, o să trebuiască să mă chinuiesc puțin pentru ca să trec la intimități cu acest personaj. Mongolii sunt încuiați ca niște fișete de metal și, dacă nu ai deja o conversație cu ei, e foarte dificil să începi una!

Totuși, trenul a mers cu viteză maximă. În mod normal, dacă oprește în cele unsprezece stații dintre Buhara și Samarkand, parcurge distanța dintre cele două orașe într-o zi întreagă. Dar, de astă dată, nu i-au trebuit decât trei ore ca să facă cele două sute de kilometri care le despart și, la ora două după-amiaza, intră în ilustrul oraș al lui Timur Lenk.

XII

Samarkandul este situat în mijlocul unei oaze bogate, udate de Zeravshan, care se întinde în valea Sogd. O broșurică pe care o cumpărasem din gară mă informează că acest mare oraș s-ar putea să ocupe unul dintre cele patru locuri în care geografii „au căzut de acord" că se află paradisul terestru. Dar e mai bine să las chestiunea asta pe mâna specialiștilor...

Incendiat de armatele lui Cyrus cu trei sute douăzeci și nouă de ani înainte de Iisus Hristos, Samarkandul a mai fost parțial distrus de Genghiz-Han, pe la 1219. Deși s-a putut mândri că a devenit capitala lui Timur Lenk, lucru ăsta nu i-a împiedicat pe nomazi să îl devasteze în secolul al XVIII-lea. Se dovedește că orașele importante ale Asiei centrale au trecut printr-o succesiune de epoci de splendoare și de ruină.

La Samarkand oprim cinci ore, în timpul zilei, ceea ce s-ar putea să-mi furnizeze un pic de distracție și câteva pagini de manuscris. Dar n-am timp de pierdut. Ca de obicei, orașul e dublu: unul, construit de ruși, modern, cu parcuri înverzite și bulevarde mărginite de mesteceni, palate, colibe; celălalt, vechi, plin încă de resturile propriei splendori, care ar necesita câteva săptămâni pentru ca să-l pot studia conștiincios.

De astă dată nu sunt singur. Maiorul Noltitz este disponibil, mă va însoți. Am ieșit deja din gară atunci când apar domnul și doamna Caterna.

– Vreți să mergeți în oraș, domnule Claudius? mă întreabă actorul, făcând un gest rotund cu mâna, pentru a desemna Samarkandul.

– Da, așa vrem, domnule Caterna.

– Dacă maiorul Noltitz și cu dumneavoastră ați fi atât de buni încât să-mi permiteți să vă însoțesc...

La Samarkand oprim cinci ore…

– Cum să nu!

– Împreună cu doamna Caterna, fiindcă nu fac nimic fără ea…

– Expediția noastră va fi cu atât mai plăcută, răspunde maiorul, înclinându-se în fața simpaticei subrete.

Iar eu adaug:

– Ca să nu obosim degeaba și să nu pierdem timp, vă propun o *arba.*

– O *arba*? strigă domnul Caterna, scuturându-se. Dar ce este aceea?

– O trăsură din partea locului.

– Bine, hai să luăm o *arba*!

Ne repezim într-una din acele lăzi pe roți care staționează în fața gării. Fiindcă i se promite un *silao*, bacșiș bun, *yemchik*-ul, adică birjarul, ne promite că porumbeii lui o să prindă aripi. Se referă la cei doi căluți, care pornesc în pas alert.

Lăsăm orașul rusesc, dispus în evantai, în stânga, cu reședința guvernatorului înconjurată de grădini, cu parcul public și aleile ascunse de frunzișul des al copacilor. Apoi, locuința șefului districtului, care e situată un pic mai aproape de orașul vechi.

În trecere, maiorul ne arată fortăreața. Acolo au fost săpate mormintele soldaților ruși căzuți în atacul din 1868, în vecinătatea vechiului palat al emirului de Buhara.

Din acest punct, pe o stradă îngustă, dar dreaptă, *arba* ajunge în piața Righistan, „care nu trebuie confundată cu piața cu același nume din Buhara", după cum observă naiv broșura mea.

E un dreptunghi frumos, poate puțin stricat de faptul că rușii l-au pavat și l-au ornat cu felinare – lucruri care îi vor plăcea cu siguranță lui Fulk Ephrinell, dacă se decide să viziteze Samarkandul. Pe trei laturi ale acestei piețe se păstrează ruinele bine conservate a trei *madrasa*, în care molahii asigurau copiilor o instrucție foarte completă. Aceste *madrasa* sunt în număr de șaptesprezece la Samarkand, la optzeci și cinci de moschei, și se numesc Tila Kari, Shir Dar sau UIong Beg. La prima vedere, seamănă între ele: un portic central, care duce într-o curte interioară, cu ziduri de mozaicate, în tonuri de galben pal și albastru cald, și arabescuri de aur pe fond turcoaz, care e culoarea dominantă. Mai au minarete înclinate, care amenință să cadă, dar n-o fac, din fericire pentru mozaicurile lor, pe care temerara călătoare, doamna Ujfalvy-Bourdon, le declară cu mult superioare celor mai frumoase emailuri ale noastre. Și nu vorbim de o vază de pus pe un șemineu sau pe un soclu, ci de minarete de o înălțime considerabilă.

Aceste minunății sunt încă în starea în care le-a găsit Marco Polo, călătorul venețian din secolul al XIII-lea.

– Ei bine, domnule Bombarnac, mă întreabă maiorul, ce ziceți de piața Righistan?

– E superbă! îi răspund.

– Da, spune și tenorul lejer, și ce decor magnific pentru un balet, Caroline! Cu moscheea asta la arlechinul stâng și moscheea cealaltă la arlechinul drept...

– Ai dreptate, Adolphe, spune subreta, dar ar trebui îndreptate turnurile, ca să arate mai civilizat, și să punem în mijloc niște fântâni cu lumini...

– Excelentă idee, Caroline! Haideți, scrieți-ne o dramă, domnule Claudius, o dramă serioasă, în care al treilea act se desfășoară în decorul ăsta... Cât despre titlu...

– Timur Lenk e numai bun, răspund eu.

Actorul face o mutră pe care cred că o înțeleg. Cuceritorul Asiei i se pare demodat. Nu e suficient de contemporan.

Și de altfel, aplecându-se către soția lui, domnul Caterna se grăbește să adauge:

– Ca amplasament, am văzut și mai bune, la poarta Saint Martin, pentru *Fiul nopții*...

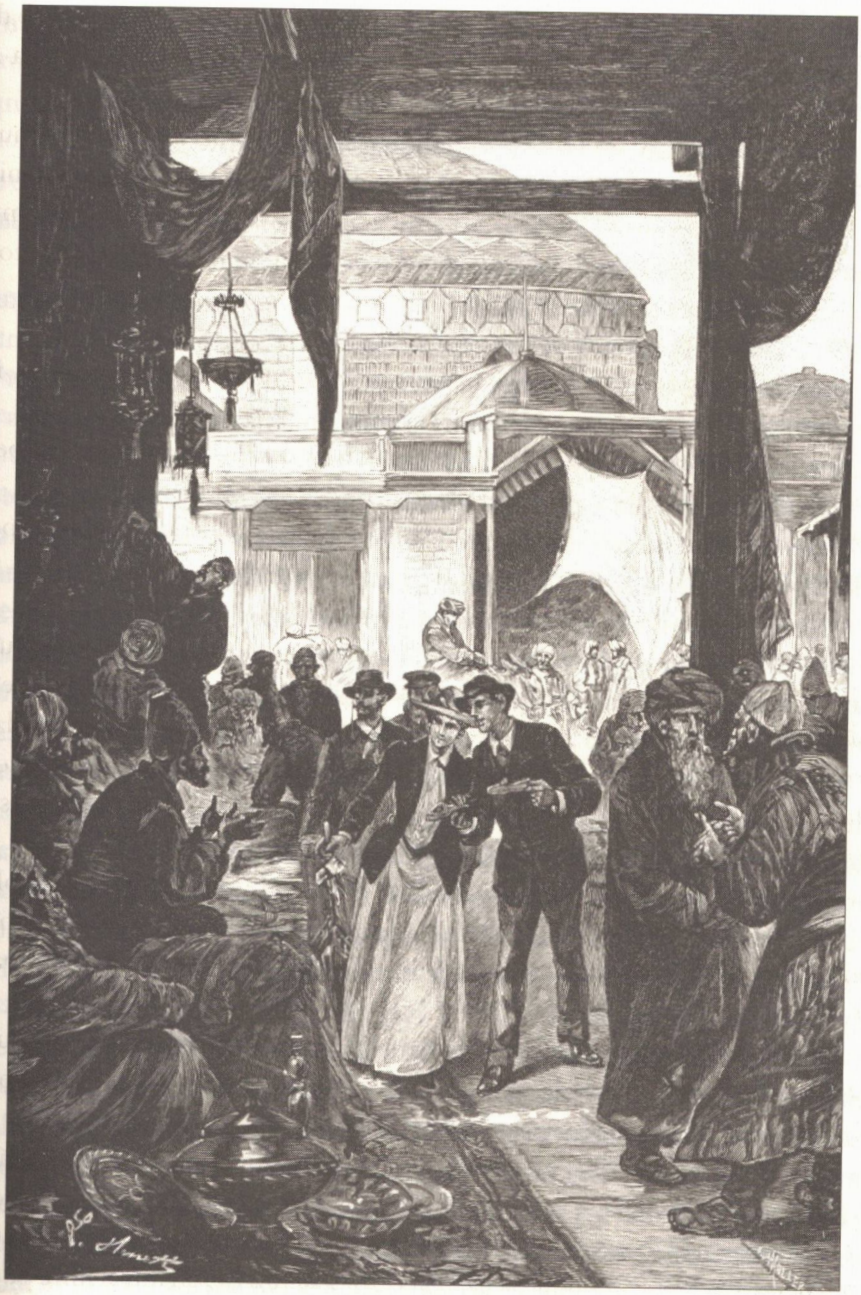
– Și eu, la Châtelet, pentru *Michel Strogoff*.

Trebuie să-i lăsăm în banii lor pe cei doi comedianți. Nu văd lucrurile decât din punctul de vedere al teatrului. Le plac mai mult decorurile de cer decât cerul propriu-zis, pânzele agitate de mașiniști în locul mării, fundalurile cu peisaje din Cambon, din Rubé sau din Jambon în locul peisajelor... în fine, preferă arta, naturii... Nu eu sunt omul care să-și bată capul să le schimbe ideile.

Dar cum am adus vorba de Timur Lenk, îl întreb pe maiorul Noltitz dacă nu mergem să vizităm mormântul faimosului tătar. Maiorul îmi spune că îl putem vedea la întoarcere, după care ne conduce în fața marelui bazar din Samarkand.

Arba se oprește la una din intrările vastei rotonde, după ce a trecut în zigzag prin orașul vechi, ale cărui case nu au etaj și nu par deloc confortabile.

Dar în bazar sunt înghesuite cantități enorme de stofe de lână, de covoare în culori vii, de șaluri cu imprimeuri drăguțe, totul aruncat de-a valma pe tejghelele prăvălioarelor. În fața lor, vânzătorii și cumpărătorii negociază zgomotos chiar și cea mai mică achiziție. Printre stofe se numără o țesătură de mătase numită *kanaus*, care pare că are mare căutare la locuitoarele elegante ale Samarkandului, chiar dacă e departe de produsele



Vânzătorii și cumpărătorii negociază zgomotos chiar și cea mai mică achiziție.

similare fabricate la Lyon, atât din punctul de vedere al calității, cât și din cel al strălucirii.

Și totuși, doamna Caterna e sedusă de ea, la fel cum ar fi, cu siguranță, în raioanele de profil de la Bon Marché sau de la Louvre.

– Ia uite, ce efect ar avea pentru costumul meu de Mare Ducesă! spune ea.

– Și uite la pantofii ăștia, ar avea un succes nemaipomenit în Ali Baju din *Caidul*! adaugă domnul Caterna.

Și, în timp ce subreta târguiește un cupon de *kanaus*, tenorul plătește o pereche din acei papuci verzi cu care se încalță turkmenii atunci când intră în moschei. Dar n-au putut face asta fără ajutorul maiorului, care a servit drept interpret între domnul Caterna și vânzător, în timp ce acesta a scos pe gură o succesiune de „Yoks!... yoks!" ca o rafală de gloanțe.

Arba pornește din nou și se îndreaptă spre piața Bibi Khanum, unde se află moscheea cu același nume, care a aparținut, pe vremuri, uneia dintre soțiile lui Timur Lenk. Dacă această piață nu e la fel de regulată ca Righistan, nu e, poate, mai puțin pitorească, după părerea mea: ruine grupate curios, resturi de arcade, bolți cu fante, cupole pe jumătate jupuite de materialul care le acoperea, coloane fără capitel, ale căror trunchiuri și-au păstrat totuși emailul colorat. Apoi, o lungă succesiune de porticuri joase, pe o întreagă latură a vastului patrulater. Totul e de mare efect, fiindcă vechile monumente ale splendidului Samarkand se detașează pe un fundal de cer și de verdeață care nu seamănă cu nimic altceva... nici măcar într-un decor de operă, ca să fim și pe placul comediantului nostru. Dar trebuie să recunosc că suntem încă mai impresionați atunci când *arba* ne depune, către extremitatea nord-estică a orașului, în fața celei mai frumoase dintre moscheile Asiei centrale, Shah Zindeh, care datează din anul 795 al Hegirei (1392 după Hristos).

Din goana penei, nu pot să vă fac o idee completă despre toate aceste minuni. Chiar dacă aș arunca cuvintele „mozaicuri, frontoane, timpanuri, basoreliefuri, nișe, emailuri, cantilever" în pălăria unei singure fraze, tabloul nu ar fi complet. Aș avea nevoie pentru el de trăsături de pensulă, și nu de pană. Imaginația devine confuză în fața acestor resturi ale celei mai desăvârșite arhitecturi pe care ne-a lăsat-o moștenire geniul asiatic.

În partea cea mai tainică a acestei moschei, credincioșii pot să se închine la mormântul lui Kassim ben Abbas, un sfânt venerat de religia musulmană; se spune că, dacă mormântul lui ar fi deschis, sfântul ar ieși de acolo

viu, în toată gloria lui. Doar că nimeni nu a încercat încă să facă asta, așa că trebuie să credem în legendă.

A trebuit să ne scuturăm ca să ieșim din contemplație, fiindcă am avut norocul ca nici domnul, nici doamna Caterna să nu ne tulbure încântarea cu amintirile lor de pe scenă. Și ei au fost cuprinși de aceeași fascinație, fără îndoială.

Urcăm la loc în *arba*, iar *yemchik*-ul ne duce în galopul porumbeilor lui pe străzile umbrite, întreținute cu grijă de administrația rusească.

De-a lungul acestora, un număr de trecători merită examinați atent. Poartă costume diverse, *khalate* în culori sclipitoare, și turbane foarte cochete. În rest, așa cum ne putem aștepta, tipurile umane sunt foarte amestecate, într-o populație care nu se ridică nici măcar la patruzeci de mii de locuitori. În cea mai mare parte, sunt din rasa tadjikă, de origine iraniană. Aceștia sunt bărbați zdraveni, cu pielea albă bronzată de vânt și de soare. Reproduc aici ce am aflat din relatarea doamnei Ujfalvy-Bourdon: „Părul e în general negru, la fel ca barba, foarte abundentă de regulă. Ochii nu sunt aproape niciodată oblici și sunt căprui. Nasul, frumos, buzele, fine, iar dinții, mici. Fruntea este înaltă, largă, iar fața, în ansamblul ei, ovală".

Drept pentru care nu pot să-mi reține un gest aprobator, atunci când domnul Caterna strigă, văzând unul dintre tadjicii drapați superb în halatul lui multicolor:

– Ce rol principal de efect!... Seamănă admirabil cu Melingue!... Ia imaginați-vi-l în *Nana Sahib* de Richepin sau în *Chamyl* de Meurice!

– S-ar umple de bani! răspunde doamna Caterna.

– Dacă s-ar pune problema... te cred și eu, Caroline! îi dă replica, entuziast, tenorul.

Și oare încasările nu sunt pentru el, la fel ca pentru atâția oameni de teatru, cea mai solidă și mai indiscutabilă manifestare a artei dramatice?

E deja ora cinci și, în incomparabilul nostru Samarkand, fiecare decor e urmat de un altul... Sunt absorbit cu totul de piesă. Dar pentru că spectacolul va lua sfârșit după miezul nopții, iar noi plecăm mâine la ora opt, trebuie să ne resemnăm să pierdem finalul reprezentației. Dar pentru că țin, fie și numai de dragul reportajului meu, să nu trec prin Samarkand fără să văd mormântul lui Timur Lenk, *arba* întoarce și o ia spre sud-est, pentru a se opri lângă moscheea lui Gur Emir, aflată aproape de orașul rusesc. Și ce

cartier sordid, ce îngrămădire de colibe de lut și paiantă, ce aglomerație de cocioabe a trebuit să traversăm! Moscheea se înalță demnă în fața noastră. Are un dom colorat predominant în turcoaz și un singur minaret, acum decapitat, scânteietor din cauza arabescurilor emailate, care și-au păstrat puritatea antică.

Am vizitat sala centrală de sub cupolă. Aici se ridică mormântul „Șchiopului de fier", cum i se spunea lui Timur Cuceritorul. Cu cele patru morminte ale fiilor săi în jur, oasele lui Timur Lenk albesc aici sub o piatră de jad negru, plină de inscripții. Numele lui poate rezuma un întreg secol al istoriei Asiei – al XIV-lea. Zidurile sălii sunt placate cu jad ornamentat cu nenumărate ramuri vegetale, iar o coloană mică, înălțată în colțul de sud-vest, marchează direcția Meccăi. Doamna Ujfalvy-Bourdon a comparat cu justețe această parte a moscheii lui Gur Emir cu un sanctuar, fiindcă asta e impresia pe care am încercat-o și noi. Am fost de-a dreptul cuprinși de religiozitate atunci când am coborât, pe o scară strâmtă și întunecată, până în cripta în care se află mormintele soțiilor și fetelor lui Timur Lenk.

– Dar, în fine, acest Timur Lenk, întreabă domnul Caterna, fiindcă tot de Timur Lenk e în continuare vorba...

– Acest Timur Lenk, răspunde maiorul Noltitz, e unul dintre cei mai mari cuceritori ai lumii, cel mai mare chiar, dacă luăm în considerare dimensiunile și măreția cuceririi lui. Asia de la est de Marea Caspică, Persia și provinciile de la nordul ei, Rusia până la Marea Azov, India, Siria, Asia Mică, în fine, China, asupra căreia a abătut două sute de mii de oameni – Timur a avut, drept teatru de război, un continent întreg.

– Și era șchiop!... observă doamna Caterna.

– Da, doamnă, la fel ca Genseric, la fel ca Shakespeare, ca Byron, Walter Scott sau Talleyrand, dar asta nu l-a împiedicat să ajungă foarte departe. Era însă fanatic și sângeros! Istoria afirmă că a masacrat la Delhi o sută de mii de prizonieri, iar la Bagdad, a înălțat un obelisc format din optzeci de mii de cranii.

– Îmi place mai mult cel din Piața Concorde, răspunde domnul Caterna. Măcar e făcut dintr-o bucată.

Cu această observație, părăsim moscheea Gur Emir și, fiindcă e timpul să „ne regrupăm", cum spune tenorul nostru, *arba* o pornește grăbită către gară.

Văd doi velocipediști călare pe velocipedele lor.

Eu unul, în ciuda observațiilor familiei Caterna, sunt copleșit încă de culoarea locală a minunilor Samarkandului. Din nefericire, sunt trezit brutal la realitatea contemporană.

Pe străzile – da, pe străzile! – din vecinătatea gării, în plină capitală a lui Timur Lenk, văd doi velocipediști călare pe velocipedele lor.

– Ah! strigă domnul Caterna. Ia uite, niște domni pe roți!

Iar domnii sunt de origine turkmenă!

După așa ceva, nu mai avem decât să ne luăm tălpășița din orașul dezonorat de inovațiile mijloacelor de locomoție mecanice, ceea ce și face trenul nostru, la ora opt seara.

XIII

Am cinat la o oră după plecarea trenului. În vagonul-restaurant au apărut câțiva noi convivi – printre alții, doi negri, pe care domnul Caterna îi numește amuzat „oamenii întunecați".

Popov mi-a spus că niciunul dintre noii călători nu va trece frontiera ruso-chineză. Deci nu mă interesează decât foarte puțin sau deloc.

În timpul cinei, la care participă toate numerele mele – am douăsprezece, și nu cred că o să mai adaug și alții –, îmi dau seama că maiorul Noltitz nu-l scapă din ochi pe domnul Faruskiar. Oare începe să-l bănuiască de ceva? Oare a început să dea importanță faptului că mongolul pare să îi cunoască, chiar dacă nu dă de înțeles, pe cei trei călători de la clasa a treia, mongoli ca și el? Oare imaginația maiorului e ocupată de același lucru ca a mea și se întreabă dacă trebuie să ia în serios ceea ce din partea mea a fost doar o glumă? Că mie, om de litere, cronicar aflat în căutare de „situații", urmărind anumite scene obligatorii, reclamate cu mare obstinație în fiecare luni de prietenul meu Sarcey, îmi place să văd în acest personaj un rival al faimosului Ki Tsang sau chiar pe Ki Tsang însuși e de înțeles. Dar el, om serios, medic în armata rusă, nu se poate abandona unor asemenea combinații și scenarii, nimeni nu l-ar putea crede. Dar nu contează, mai vorbim noi despre asta.

Cât despre mine, eu am uitat imediat de mongol pentru omul-colet, asupra căruia mi se pare că trebuie să-mi concentrez toate eforturile. Oricât de obosit m-aș simți după lunga plimbare prin Samarkand, dacă se ivește ocazia să-i fac o vizită în noaptea asta, voi profita de ea.

După ce se termină cina, fiecare se duce să-și reia locul, cu intenția de a dormi până la Tașkent.

Distanța care separă Samarkandul de Tașkent e de trei sute de kilometri. Nu trebuie să oprim decât de trei ori pe drum, pentru a face plinul cu apă și combustibil – circumstanță favorabilă pentru reușita proiectului meu. Adaug faptul că noaptea e întunecată, cu cerul acoperit, fără lună și fără stele. Amenință să cadă o ploaie, iar vântul bate din ce în ce mai rece. Nu e o vreme pentru plimbări pe platforme, așa că nimeni nu se va plimba. Important e să aleg momentul când Popov doarme cel mai adânc.

În rest, n-am nevoie de o discuție lungă. Trrebuie neapărat să îl liniștesc pe omul din ladă, și asta imediat după ce facem cunoștință. O să-i cer câteva informații despre domnișoara Zinca Klork, despre locul de unde vine, motivul pentru care se duce la Pekin, despre ceea ce l-a făcut să aleagă această modalitate de transport, despre resursele de care dispune pentru călătorie, despre modul cum s-a instalat în ladă, despre vârstă, profesie, locul nașterii, despre ce a făcut în trecut, despre ce speră să facă în viitor et cetera – în fine, tot ce cuprinde un reportaj redactat conștiincios. Nu mai mult de-atât. Cred că nu cer cine știe ce.

Dar, mai întâi, să așteptăm ca toată lumea să adoarmă în vagon. Asta se va întâmpla curând, fiindcă toți tovarășii mei de călătorie sunt mai mult sau mai puțin obosiți, după orele petrecute la Samarkand. Toți și-au transformat scaunele în paturi imediat după cină. Câțiva călători au încercat să-și aprindă țigări pe platforme, dar rafalele de vânt i-au gonit imediat de acolo. Fiecare și-a reluat locul în lumina atenuată de perdelușe a lămpilor și, către ora zece și jumătate, respirația unora și sforăitul altora rivalizează cu scrâșnitul continuu al trenului pe oțelul șinelor.

Sunt ultimul rămas la aer, iar Popov schimbă două vorbe cu mine.

– N-o să fim deranjați în noaptea asta și o să profit, ca să trag un somn ca lumea. Mâine noapte, prin defileul Pamir, mi-e teamă că n-o să fie atâta liniște.

– Mulțumesc, Popov, o să-ți urmez sfatul și o să dorm ca o marmotă.

Popov îmi dorește bună seara și se retrage în chichineață.

N-are rost să mă întorc în vagon, așa că rămân pe platformă. Nu văd nimic nici în stânga, nici în dreapta căii ferate. Am depășit deja oaza Samarkandului, iar calea ferată trece acum printr-o câmpie lungă, plată. Mai sunt câteva ore până când trenul va ajunge la Sîrdaria, a cărui traversare

a necesitat construcția unui pod cam ca acela de pe Amudaria, dar de dimensiuni mai reduse.

S-a făcut aproape ora unsprezece și jumătate atunci când m-am decis să deschid ușa vagonului de bagaje, pe care o închid în urma mea.

Nu am uitat de faptul că tânărul român s-ar putea să nu se afle în ladă, și e posibil ca în acest moment să-i fi venit ideea să își dezmorțească picioarele plimbându-se în sus și-n jos prin vagon...

E întuneric beznă. Prin găurile lăzii nu se vede nicio rază de lumină. E mai bine așa. E preferabil ca numărul unsprezece să nu fie surprins de apariția mea bruscă. Doarme, cu siguranță... o să-i ciocănesc ușor în scândură, o să-l trezesc și o să ne explicăm înainte să poată face vreo mișcare. O să meargă ușor.

Pornesc bâjbâind către ladă. Mâna mea o atinge, îmi lipesc urechea de fața anterioară și ascult.

Nicio mișcare, nicio respirație! Oare omul meu mai e aici?... Sau a decis să evadeze?... Oare a coborât într-una din gări, fără să-l văd?... S-o fi dus și cronica mea pe apa sâmbetei, împreună cu el... Ideea asta mă neliniștește groaznic...

Ascult din nou, concentrat...

Nu! N-a fugit... E ghemuit în ladă... Îi aud clar respirația, regulată și rară... Doarme... doarme somnul nevinovatului, el, care n-ar avea dreptul decât la somnul vinovatului, escrocul ăsta, care înșală compania Marelui Transasiatic!

Eram pe punctul de a ciocăni, dar locomotiva șuieră strident, la trecerea printr-o gară. Doar că trenul nu trebuie să oprească, știu asta, și aștept ca gălăgia să se termine.

Apoi ciocănesc în ladă, ușor. Niciun răspuns.

Și totuși, respirația se aude mai puternică decât până acum.

Mai bat o dată, mai tare.

De data asta, simt o mișcare surprinsă, speriată.

– Deschide... deschide! spun în rusește.

Niciun răspuns.

– Deschide... repet. Îți vorbește un prieten... n-ai de ce te teme!

Dacă panoul nu coboară, cum speram, cel puțin se aude scăpăratul unui chibrit și o lumină slabă se vede înăuntrul lăzii.

Mă uit la prizonier, prin găurile din perete.

Are figura descompusă, ochii rătăciți... Nu știe dacă doarme sau visează.

– Deschide, prietene, îi spun, deschide și ai încredere în mine. Cunosc secretul tău... Nu voi sufla o vorbă despre el... Dimpotrivă, pot să te ajut...

Bietul om pare mai liniștit, chiar dacă nu face nicio mișcare.

– Ești român, cred, adaug. Iar eu sunt francez!...

– Francez?... Sunteți francez?...

Răspunsul îl primesc în propria mea limbă, cu accent străin.

Mai avem deci ceva în comun.

Panoul culisează și, la lumina lămpiței, pot să-mi privesc numărul unsprezece, căruia o să-i găsesc curând o denumire mai puțin aritmetică.

– Nu ne vede și nu ne aude nimeni?... mă întreabă el, cu o voce înăbușită.

– Nu, nimeni.

– Șeful de tren?...

– Doarme.

Noul meu prieten îmi apucă mâinile, mi le strânge... simt că are nevoie de ajutor, de un sprijin... A înțeles că poate conta pe mine... Și totuși, murmură din nou:

– Vă rog să nu mă trădați... nu mă trădați!

– Să te trădez, dragul meu?... Dar nu știi că toate ziarele franțuzești l-au tratat cu mare simpatie pe croitorul austriac, la fel ca pe cei doi logodnici spanioli, care s-au expediat pe sine către diferite destinații în aceleași condiții ca tine?... N-au făcut chete pentru ei?... Cum poți să-ți închipui că eu, cronicar și jurnalist...

– Sunteți jurnalist?...

– Claudius Bombarnac, corespondent al *Secolului XX.*

– Un ziar franțuzesc...

– Da, cum îți spun.

– Și mergeți până la Pekin?

– Până la Pekin.

– Ah! Domnule Bombarnac, Dumnezeu v-a scos în calea mea!

– Nu el, ci directorii ziarului. Dar mi-au delegat puterile pe care le dețin din partea Providenței. Curaj și încredere! Orice voi putea face pentru tine voi face…

– Vă mulțumesc… vă mulțumesc…

– Cum te numești?

– Kinko.

– Kinko?… Excelent nume!

– Excelent?

– Pentru articolele mele! Ești român, nu-i așa?

– Român din București.

– Dar ai fost probabil și în Franța?

– Patru ani la Paris, ca ucenic tapițer, în foburgul Saint Antoine.

– Și te-ai întors la București?…

– Da, ca să mă apuc de lucru în breasla mea, până în ziua în care n-am mai putut rezista și am plecat…

– Ai plecat?… Dar de ce?

– Ca să mă căsătoresc!

– Ca să te căsătorești… cu domnișoara Zinca…

– Zinca?…

– Da, domnișoara Zinca Klork, bulevardul Sha Kua, Pekin, China!

– Știți…

– Sigur că știu… adresa e pe lada ta…

– Așa e!

– Iar domnișoara Zinca Klork…

– E o româncă tânără… Am cunoscut-o la Paris, unde învăța meseria de modistă… O!… Fermecătoare!…

– Sunt sigur, nu e cazul să mă convingi.

– S-a întors și ea la București. Apoi i s-a cerut să conducă o casă de modă la Pekin… Ne iubim, domnule, iar ea a plecat… și uite că s-a făcut anul de când suntem despărțiți. Acum trei săptămâni, mi-a scris… îi merge foarte bine la Pekin. Dacă aș putea să mă duc și eu, mi-aș face o situație… Ne-am căsători în scurtă vreme… A economisit deja ceva… O să încep să câștig și eu frumușel în scurt timp… Așa că am pornit la drum și eu… spre China…

– În lada asta?…

– Ce să fac, domnule Bombarnac? îmi răspunde Kinko roșind. N-aveam bani decât pentru ladă, ceva provizii și un prieten pe care să-l plătesc ca să mă expedieze... Drumul de la Tbilisi la Pekin costă o mie de franci... Dar, imediat ce încep să câștig bani, o să-mi plătesc datoria față de companie, vă jur...

– Te cred, Kinko, te cred. Și când ajungi la Pekin...

– Zinca știe. Lada va fi dusă la locuința ei de pe bulevardul Sha Kua, și ea...

– Va plăti hamalii?...

– Da, domnule.

– Și îi va plăti cu mare plăcere, sunt sigur...

– Sigur... ne iubim atât!

– Și apoi, Kinko, ce n-ar face ea pentru un logodnic care e de acord să se transforme în colet timp de două săptămâni și care vine cu eticheta „Oglinzi... Fragil... Atenție la umezeală"...

– Vai, domnule, nu vă mai bateți joc de mine, sunt vai de capul meu!

– Nu, nu... Și fii sigur că o să fac tot ce pot ca să ajungi uscat și fără să te faci bucăți la domnișoara Zinca Klork... în fine, ca nou!

– Vă mulțumesc încă o dată, domnule, îmi răspunde Kinko, strângându-mi mâinile. Credeți-mă, voi ști să vă răsplătesc cu recunoștință.

– Ei, prietene Kinko, o să fiu răsplătit oricum!

– Dar în ce fel?...

– Povestind, imediat ce voi putea face asta fără să te pun în pericol, despre călătoria ta de la Tbilisi la Pekin. Închipuie-ți numai... ce titlu de cronică! *Amorezul din ladă!... Zinca și Kinko!!!... O mie cinci sute de leghe prin Asia centrală, în vagonul de bagaje!!!*

Tânărul român nu se poate împiedica să nu zâmbească.

– Dar să nu mă dați de gol prea devreme... adaugă el.

– N-ai nicio grijă! Prudență și discreție! Ca la agențiile matrimoniale! Mă duc atunci până la ușa vagonului, ca să mă asigur că nu ne paște niciun pericol, și revin să continui conversația.

Logic, Kinko mă întreabă cum i-am descoperit secretul. Îi povestesc tot ce s-a întâmplat pe pachebot, în timpul traversării Mării Caspice. L-a trădat respirația. Îi zic cum l-am luat drept un animal întâi, ba chiar unul

sălbatic, iar asta îl amuză. El, o fiară?! Mai degrabă un caniș credincios! În fine, a fost ridicat la rang de ființă umană datorită propriului strănut.

– Dar, îmi spune Kinko coborând vocea, acum două seri, mi s-a părut că totul e pierdut... Ușa vagonului era închisă și tocmai îmi aprinsesem lămpița, voiam să iau cina, când am auzit niște bătăi în ladă...

– Eu eram, Kinko, chiar eu, și în noaptea aceea am fi făcut cunoștință, dacă nu se zgâlțâia trenul și începea să încetinească chiar în momentul în care voiam să intru în vorbă cu tine. Un nenorocit de dromader s-a proțăpit pe linie și de-abia am avut timp să mă întorc pe platformă...

– Dumneavoastră erați! strigă Kinko. Of, răsuflu ușurat! Ce frică mi-a fost!... Era clar că știe cineva că sunt aici, în ladă... Mă și vedeam descoperit, dat pe mâna agenților, arestat, dus la închisoare, la Merv sau la Buhara... Poliția rusească nu glumește!... Și micuța mea Zinca m-ar fi așteptat degeaba... și n-aș fi putut să o revăd niciodată... poate numai dacă aș fi plecat pe jos către ea... Ei bine, aș fi plecat pe jos! Pe jos, domnule! Și tânărul român rostește toate acestea cu o asemenea hotărâre, încât îți dai seama că posedă o energie ieșită din comun.

– Dragă Kinko, îi răspund, îmi pare rău că te-am băgat așa în sperieți. Dar acum știi cum stau lucrurile și cred chiar că ai șanse mai bune să duci totul la capăt, odată ce ne-am împrietenit.

Îi cer apoi lui Kinko să-mi arate cum s-a instalat în ladă.

În spate, un scăunel, pe care poate sta așezat și își poate întinde picioarele, dacă le așază oblic. Sub scaun, sub un capac, câteva provizii sumare, ustensile de masă sub forma unui simplu briceag și a unui pahar de metal. Apoi, o manta și o pătură atârnate de un cui și lămpița de care se servește noaptea, agățată de unul din pereți.

Se înțelege că panoul mobil îi permite prizonierului să-și părăsească temporar strâmta temniță. Dar dacă lada ar fi fost așezată printre alte pachete, dacă factorii poștali n-ar fi respectat toate precauțiile dictate de cuvântul „Fragil", n-ar fi putut deschide panoul și ar fi trebuit să ceară îndurare înainte de sfârșitul călătoriei.

Din fericire, există și un Dumnezeu al logodnicilor, iar providența s-a manifestat în toată plinătatea ei în privința lui Kinko și a Zincăi Klork. Kinko îmi spune că a putut ieși să se plimbe în fiecare noapte, ba chiar, o dată, a și coborât pe peronul unei gări.

– Știu, Kinko, era la Buhara... Te-am văzut...

– M-ați văzut?...

– Da, și chiar am crezut că vrei să fugi. Dar, dacă te-am remarcat, a fost numai fiindcă știam că ești ascuns în vagonul de bagaje. Stăteam acolo și te pândeam, și nimeni altcineva decât mine nu putea să se gândească să te spioneze. Totuși, nu te sfătuiesc să mai ieși. Lasă-mă pe mine să îți aduc de mâncare, când nu e periculos.

– Vă mulțumesc, domnule Bombarnac, vă mulțumesc! Nu cred că mai trebuie să mă tem că voi fi descoperit... până la granița cu China... sau mai exact, la Kașgar...

– Dar de ce?...

– Vameșii sunt foarte severi cu marfa care intră în China. Mi-e teamă să nu verifice pachetele, ca lada mea să nu...

– Așa e, Kinko, îi răspund, o să fie un moment dificil...

– Dacă mă descoperă...

– O să fiu acolo și o să fac tot posibilul ca să nu ți se întâmple nimic rău.

– Ah, domnule Bombarnac, strigă Kinko, plin de recunoștință, cum aș putea să mă achit vreodată?...

– Foarte ușor, prietene Kinko.

– Cum anume?...

– Invitându-mă la nunta ta cu drăguța Zinca... vreau să particip...

– Și o să participați, domnule Bombarnac, iar Zinca vă va săruta...

– Așa cum se cuvine, prietene Kinko, și voi face și eu ce se cuvine, întorcându-i două săruturi pentru unu.

Schimbăm o ultimă strângere de mână și, pe cuvânt, mi se pare că băiatul are ochii umezi atunci când plec. Își stinge lampa și ridică panoul. Apoi, prin ladă, aud încă un „mulțumesc" și un „la revedere".

Ies din vagonul de bagaje, închid ușa și mă asigur că Popov doarme în continuare. În fine, după câteva minute în care am vrut să respir aerul curat al nopții, mă duc să-mi reiau locul alături de maiorul Noltitz.

Și, înainte de a închide ochii, ultimul meu gând e că, grație apariției personajului episodic Kinko în relatarea mea de călătorie, aceasta nu va mai fi deloc lipsită de calități pentru cititori.

XIV

Dacă în 1870 rușii au încercat inutil să fondeze la Taşkent un oraș rival pentru Njini Novgorod, aveau să reușească doar vreo douăzeci de ani mai târziu. Și asta s-a făcut grație inaugurării Transcaspicului, care leagă Samarkandul de Taşkent.

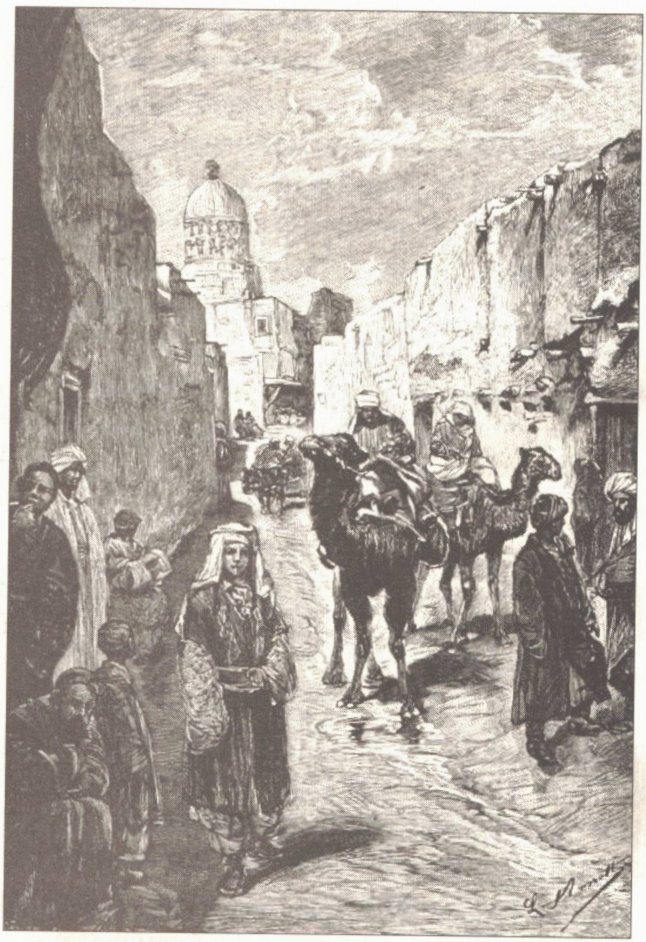
Spre oraș s-au îndreptat nu numai negustorii, cu mărfurile lor, ci și pelerinii, care curg din toate părțile, cu calabalâcul lor religios. Iar adevărata procesiune – sau ce spun? exodul – va începe atunci când credincioșii musulmani vor putea ajunge la Mecca pe calea ferată.

În așteptarea acelei zile, suntem la Taşkent, iar orarul nu cuprinde decât două ore și jumătate de oprire.

Cu siguranță, nu voi avea timp să vizitez orașul, chiar dacă merită. Dar, mărturisesc, orașele din Turkestan se aseamănă în numeroase privințe și cine a văzut unul le-a văzut și pe celelalte, chiar în detaliu.

După ce am traversat o câmpie fertilă, în care se leagănă coroanele elegante ale plopilor, după ce am ajuns într-o zonă de vii care alternează cu livezi de pomi fructiferi, trenul nostru se oprește în orașul nou.

Inevitabil, de la cucerirea rusă – nu spun nimic nou cititorului –, există și aici două orașe juxtapuse, ca la Samarkand, la Buhara sau la Merv. Aici, vechiul oraș are străzi întortocheate, case de lut și de argilă, bazaruri nu foarte răsărite, caravanseraiuri construite din cărămizi uscate la soare, câteva moschei, la care se adaugă școli atât de numeroase, de zici că țarul ar fi dat un ucaz pentru fondarea lor, urmând exemplul Franței. E adevărat, de lipsit lipsește ceva: școlarii, insuficienți pentru atâtea școli.



Pe străzile vechiului Taşkent...

Cât despre populația Taşkentului, nu diferă cu mult de cele pe care le-am întâlnit în alte părți ale Turkestanului. Ea cuprinde sarthi, uzbeci, tadjici, cerchezi, nogai, evrei, câțiva afgani, indieni și – ceea ce n-ar trebui să ne mire – ruși, care sunt aproape ca la ei acasă.

Poate că, la Taşkent, evreii se află într-un număr mai mare. De altfel, situația lor s-a ameliorat fără discuție sub administrația rusă. Epoca lor de libertate civilă și politică a început la apariția acesteia.

Cum n-am decât două ore pentru vizitarea orașului, o fac ca un reporter plin de zel. M-ați fi putut vedea plimbându-mă prin marele bazar, o

construcție simplă de scândură, în care se îngrămădesc stofele din Orient, țesăturile de mătase, vasele de metal și produsele foarte diferite provenite din China – printre altele, porțelanuri de foarte bună calitate.

Pe străzile vechiului Tașkent, se întâlnește un mare număr de femei. Nu mai trebuie spus că în această țară nu mai există sclave, spre marea neplăcere a musulmanilor. În prezent, femeia e liberă – chiar în căsnicie.

– Știți, îmi povestește maiorul Noltitz, cum mi-a zis un turkmen bătrân odată? „S-a terminat cu puterea soțului, acum nu mai poți să-ți bați nevasta fără să te amenințe cu țarul! Instituția căsniciei se duce de râpă!"

Nu bag mâna în foc că sexul frumos nu mai este bătut aici, în momentul de față, dar cel puțin soțul știe ce riscă atunci când își lovește soția. Vă vine să credeți? Orientalii ăștia ciudați nu văd un progres în interdicția de a-și bate soțiile! Poate că își amintesc de Paradisul Terestru, care nu era așa departe – între Tigru și Eufrat, dacă nu cumva între Amudaria și Sîrdaria? Te pomenești că n-au uitat ce-a făcut mama noastră, Eva, în grădină și se gândesc că, dacă ar fi fost bătută puțin, n-ar fi comis prima greșeală?... În fine, hai să nu mai vorbim!

Spre deosebire de ceea ce i s-a întâmplat doamnei Ujfalvy-Bourdon, n-am auzit fanfara din partea locului cântând *Pompierii din Nanterre* în grădina reședinței guvernatorului general. Nu! Astăzi se cântă *Tatăl victoriei* și, chiar dacă nu e vorba chiar despre un cântec patriotic, sună bine pentru urechile franțuzești.

Am plecat din Tașkent la ora unsprezece dimineața fix. Terenul pe care se întind șinele Marelui Transasiatic a devenit deja mai accidentat. Câmpia începe să se onduleze din cauza primelor ramificații ale sistemului orografic estic. Ne apropiem de platoul Pamir. Totuși, am păstrat viteza normală pe traseul de o sută cincizeci de kilometri care ne separă de Khudjand.

Odată pornit la drum, gândurile mi se întorc la curajosul Kinko. Am fost impresionat până în adâncul sufletului de micul lui roman de dragoste. Un logodnic se expediază prin poștă... celălalt plătește expediția... Maiorul Noltitz, sunt sigur, ar fi foarte interesat de acești doi porumbei, dintre care unul este în colivie. N-ar fi prea supărat pentru înșelăciunea pusă la cale împotriva companiei și, mai ales, ar fi incapabil să-i trădeze... Așa că mă mănâncă limba să-i povestesc în detaliu aventurile mele în

vagonul de bagaje. Dar nu, e un secret care nu îmi aparține. Nu trebuie să fac nimic care să-i dăuneze lui Kinko.

Așa că tac și, noaptea următoare, dacă e posibil, am să-ncerc să-i duc niște provizii coletului meu... sau melcului, ca să zic așa. Că doar nu stă românul în cutia lui ca un melc în cochilie, mai ales că poate să mai și iasă din ea uneori?

Ajungem la Khudjand către ora trei după-amiază. Ținutul e fertil, verde, cultivat cu hărnicie. Văd o înșiruire de grădini de legume care par bine întreținute, câmpuri imense semănate cu trifoi, care dau anual patru sau cinci recolte. Drumurile din vecinătatea orașului trec printre șiruri lungi de duzi bătrâni, care bucură privirea cu frunzișul lor agitat.

Din nou două orașe învecinate, vechi și nou. Dacă amândouă nu numărau decât treizeci de mii de locuitori în 1868, acum au patruzeci și cinci până la cincizeci de mii. Dar oare această creștere a natalității e datorată vecinătății cu Imperiul Celest, al cărui exemplu prolific e urmat de cuplurile de aici? Nu. E vorba despre progresul activității comerciale, afluența de negustori veniți din cele patru vânturi în noile piețe.

Oprirea la Khudjand a durat trei ore. Așa că mi-am făcut excursia reportericească, cu alte cuvinte, o plimbare pe malurile Sîrdariei. Acest curs de apă, care scaldă poalele înalților Mogol Tau, este traversat de un pod a cărui secțiune mediană lasă cale liberă ambarcațiunilor de tonaj mare.

E foarte cald. Fiindcă orașul e protejat de munți ca de un paravan, vânturile stepelor nu pot ajunge la el, ceea ce îl face unul dintre cele mai sufocante locuri din Turkestan.

În oraș, dau peste domnul și doamna Caterna, care sunt încântați de plimbarea lor. Comediantul îmi spune binedispus:

– N-o să uit niciodată Khudjandul ăsta, domnule Claudius!

– Și de ce n-o să uitați Khudjandul, domnule Caterna?

– Vedeți piersicile astea? îmi spune el, arătându-mi o grămăjoară pe care o ține în mâini.

– Sunt grozave...

– Și foarte ieftine!... Patru copeici kilogramul, adică douăsprezece centime!

– Ei, răspund, ținutul ăsta e plin de piersici. Este fructul Asiei și chiar unul dintre cele din care a mușcat doamna Adam...

– Atunci o iert! strigă domnul Caterna, înfigându-și dinții într-una din savuroasele piersici.

De la Tașkent, calea ferată a coborât din nou spre sud, în direcția Khudjandului. Dar, din acest oraș, urcă din nou spre est, în direcția Kokandului. Cel mai tare se apropie de Transsiberian la Tașkent, iar acolo, un segment aflat în construcție urmează să o lege în curând de Semipalatinsk, lucru care va completa, reunindu-le, rețelele Asiei centrale și Asiei septentrionale.

După Kokand, vom porni direct către est, trecând prin Margilan și Osh, prin depresiunile platoului Pamir, pentru a ajunge apoi la granița dintre Turkestan și China.

De-abia a pornit trenul, că vagonul-restaurant se umple de călători, dar nu remarc niciun nou-venit. Nu urmează să mai luăm alți tovarăși de drum decât la Kașgar. Acolo, bucătăria rusească va lăsa locul celei chineze și, chiar dacă numele orașului sugerează nectarul și ambrozia din Olimp, s-ar putea să nu ne priască prea tare.

Fulk Ephrinell e la locul lui obișnuit. Deși nu a ajuns chiar la familiarități cu Miss Horatia Bluett, între aceasta și yankeu există o intimitate vizibilă, bazată pe asemănarea de gusturi și însușiri. Nimic nu te face să crezi că nu se va termina totul cu o căsătorie, la sfârșitul călătoriei. Cei doi se vor putea lăuda cu o poveste de dragoste petrecută pe calea ferată... Sincer, îmi place mai mult cea a lui Kinko și a Zincăi Klork... chiar dacă, e adevărat, drăguța romăncă nu e cu noi.

Suntem între noi, iar prin „noi" înțeleg cele mai simpatice numere ale mele, adică maiorul, domnul și doamna Caterna și tânărul Pan Chao, care răspunde cu un umor tipic parizian aiurelilor amuzante debitate de tenorul lejer.

Cina e veselă și gustoasă. Aflăm cu acest prilej și care e cea de-a patra regulă decretată de Cornaro, nobilul venețian, pentru a determina cantitatea corectă de mâncare și băutură. Pan Chao l-a stârnit pe doctor cu această problemă, iar Tio King îi răspunde cu o seriozitate budistă.

– Această regulă se bazează, spune el, pe faptul că se poate determina o cantitate de hrană propice pentru fiecare temperament, ținând cont și de vârstă, forță fizică și tipul alimentelor.

– Și pentru temperamentul dumneavoastră, domnule doctor? întreabă domnul Caterna. Care e cantitatea optimă?

– Paisprezece uncii, consum solid sau lichid...

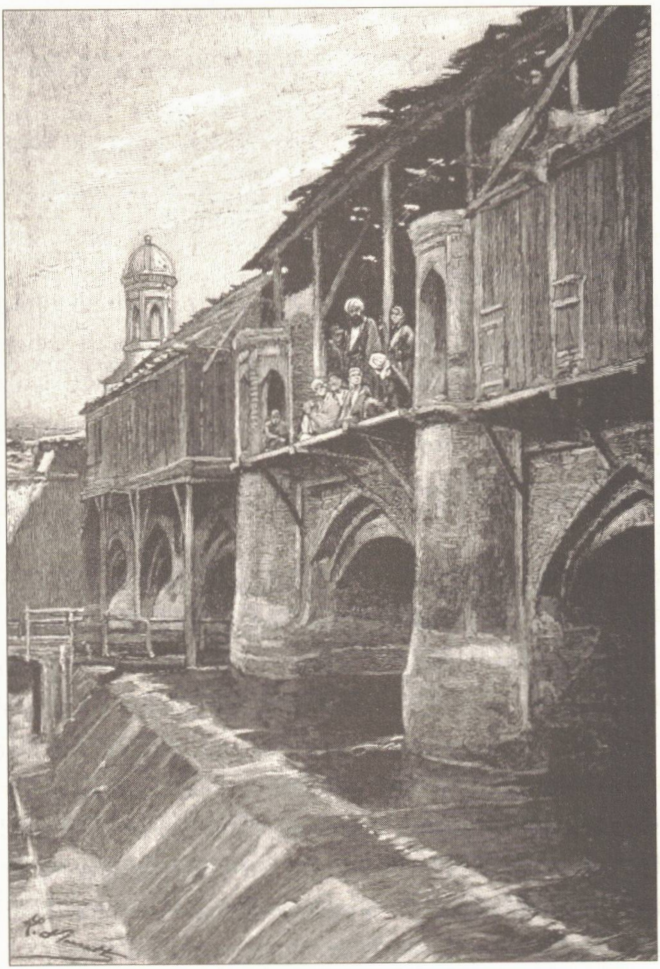
– Pe oră?...

– Nu, domnule, pe zi, răspunde Tio King, și chiar această cantitate și-a administrat-o ilustrul Cornaro începând cu vârsta de treizeci și șase de ani, lucru care i-a lăsat suficientă forță fizică și spirituală pentru a-și scrie al patrulea tratat la vârsta de nouăzeci și cinci de ani și pentru a trăi până la o sută doi...

– În acest caz, dați-mi, vă rog, și al cincilea cotlet! strigă Pan Chao, pufnind în râs.

Nu e nimic mai plăcut decât o conversație la o masă bună. Dar să nu uităm de notele mele despre Kokand. Nu trebuie să sosim acolo decât la ora nouă seara, când va fi noapte. Așa că îi cer maiorului să îmi dea câteva detalii despre oraș – ultimul, ca ordin de mărime, din Turkestanul rusesc.

– Vă dau câte vreți, îmi răspunde maiorul, fiindcă am fost încartiruit acolo timp de cincisprezece luni. E păcat că n-aveți când să vizitați orașul, fiindcă a rămas asiatic; încă nu am construit acolo o parte modernă. Ați fi putut vedea o piață fără rival în Asia și un palat somptuos, cel al vechiului han de Khudaiar, situat pe o colină înaltă de o sută de metri, căruia guvernatorul i-a lăsat artileria de fabricație sarthi. Palatul e considerat o minune, și, vă spun pe drept cuvânt, ați pierdut ocazia să folosiți o mulțime de cuvinte colorate din limba dumneavoastră, pentru a descrie sala de recepții transformată în biserică rusească, labirintul de camere cu parchet din lemn prețios de karagach, pavilionul trandafiriu, unde străinii se bucură de o ospitalitate cu adevărat orientală, curtea interioară cu ornamente maure, care aduce cu adorabilele fantezii arhitecturale ale Alhambrei, terasele cu priveliști splendide, pavilioanele haremului, în care cele o mie de soții ale sultanului – cu o sută mai multe decât ale lui Solomon – trăiau în bună înțelegere, fațadele dantelate, grădinile împânzite de vii seculare... Asta ați fi putut vedea...



Kokand are bazaruri, printre altele, pe podul de peste Sokh...

– Și ceea ce am și văzut prin ochii dumneavoastră, dragul meu maior. Cititorii mei nu se vor plânge de descriere. Vă mai rog doar să-mi spuneți dacă există și bazaruri în Kokand.

– Un oraș din Turkestan fără bazaruri ar fi ca Londra fără docuri! răspunde maiorul.

– Și ca Parisul fără teatre! strigă tenorul.

– Da, Kokand are bazaruri, printre altele, pe podul de peste Sokh, cu cele două brațe ale sale, care trec prin oraș. Acolo, cele mai frumoase stofe

din Asia pot fi cumpărate pe *tillahi* de aur, care valorează fiecare trei ruble și șaizeci de copeici, în moneda noastră.

– Și sunt sigur, domnule maior, că o să-mi spuneți și despre moschei, după bazaruri...

– Sigur că da.

– Și *madrasa*?...

– Și ele, desigur, domnule reporter. Dar trebuie să vă spun că nici unele, nici altele nu sunt la fel de interesante precum cele din Samarkand sau Buhara.

Am profitat din plin de amabilitatea maiorului Noltitz. Datorită lui, cititorii *Secolului XX* nu vor trece noaptea prin Kokand, așa cum s-a întâmplat. O să-mi las pana să umple de razele soarelui acest oraș, din care nu mi-e dat să întrezăresc decât niște contururi vagi. Cina se prelungește până târziu și se termină în mod neașteptat, cu o ofertă pe care ne-o face amabilul domn Caterna, de a „recita un monolog".

Vă dați seama că oferta e acceptată imediat.

Trenul nostru începe să semene din ce în ce mai mult cu un orășel pe roți. Avem chiar și un cabaret, vagonul-restaurant în care suntem cu toții acum. Și uite-așa, prin părțile orientale ale Turkestanului, la patru sute de kilometri de platoul Pamir, odată cu desertul unei mese excelente, servite într-un salon al Marelui Transasiatic, a fost rostită *Obsesia*, în interpretarea fină și plină de talent a domnului Caterna, mare prim-comic contractat de teatrul din Shanghai pentru sezonul următor.

– Domnule, îi spune Pan Chao, cele mai sincere complimente! Îl aud în interpretarea dumneavoastră pe Coquelin...

– Un adevărat maestru, domnule, un adevărat maestru!... răspunde domnul Caterna.

– Față de care nu sunteți cu mult mai prejos...

– Cu tot respectul... cu tot respectul...

Aplauzele deloc zgârcite primite de domnul Caterna nu au avut darul de a-l emoționa pe Sir Francis Trevellyan, care n-a emis decât niște onomatopee la adresa cinei, considerată de el execrabilă. Nu s-a amuzat deloc – nici măcar „râzând amar", așa cum compatrioții săi făceau încă de

acum patru sute de ani, după cum a remarcat Froissart. De altfel, nimănui nu-i mai pasă de strâmbăturile morocănosului gentleman.

În ceea ce-l privește pe baronul Weissschnitzerdörfer, acesta n-a priceput o iotă din micuța capodoperă interpretată de domnul Caterna. Și chiar dacă ar fi priceput, nu ar fi avut cum să aprecieze această mostră de „monologomanie pariziană".

Cât despre domnul Faruskiar și al său nedespărțit Ghangir, în ciuda rezervei lor tradiționale, mimica surprinzătoare, gesturile sugestive și intonația extravagantă a domnului Caterna par a-i fi interesat într-o oarecare măsură.

Tenorul a remarcat și e foarte impresionat de acest gen de admirație secretă. Așa că, ridicându-se de la masă, îmi spune:

– E extraordinar domnul ăsta!... Ce demnitate!... Ce prestanță!... Ce personalitate extrem orientală!... Însoțitorul lui mi se pare mai puțin interesant. Cel mult un rol episodic! Dar ce zici, Caroline, nu îl vezi pe mongol în rolul lui Moralès, din *Piraților savanei*?

– Cu costumul ăsta, nu prea cred! răspund eu.

– De ce nu, domnule Claudius? Odată, la Perpignan, l-am jucat pe colonelul de Montéclin din *Curtea Geneților* în uniformă de ofițer japonez...

– Și ce aplauze a primit! adaugă doamna Caterna.

În timpul cinei, trenul a trecut prin gara din Kastakos, aflată în centrul unei porțiuni muntoase. Aici, calea ferată face numeroase cotituri, traversând viaducte și tuneluri, lucru de care ne dăm seama auzind zgomotul pe care îl fac vagoanele.

Puțin mai târziu, Popov ne spune că am ajuns în ținutul Fergana, vechiul nume al hanatului Kokandului, care a fost anexat de Rusia în 1876, cu toate cele șapte districte care îi aparțin. Aceste districte, populate în majoritate de sarthi, sunt administrate de prefecți, subprefecți și primari. Poftiți deci la Fergana ca să găsiți toate rotițele din angrenajul Constituției anului VIII al Revoluției Franceze!

Mai departe, în fața trenului nostru se întinde o stepă imensă. E atât de plană și de orizontală, încât doamna de Ujfalvy-Bourdon a comparat-o pe drept cu o masă de biliard. Doar că pe ea nu se rostogolește o bilă de fildeș, ci expresul Marelui Transasiatic, cu o viteză de șaizeci de kilometri pe oră.

După ce lăsăm gara din Chuchai în urmă, intrăm în Kokand, la ora nouă seara. E programată o oprire de două ore. Așa că, să coborâm pe peron!

În momentul în care plec de pe pasarelă, mă apropii de maiorul Noltitz, care îl întreabă pe tânărul Pan Chao:

– Știți cine e mandarinul acesta, Yen Lu, al cărui trup este dus la Pekin?...

– Nu, nicidecum, domnule maior.

– Totuși, trebuie să fie un personaj important, dacă ne gândim la onorurile care i se aduc...

– Se poate, răspunde Pan Chao, dar avem atâtea personaje importante în Imperiul Celest!...

– Și, deci, mandarinul Yen Lu?...

– N-am auzit niciodată de el.

Oare de ce maiorul Noltitz i-a pus această întrebare tânărului chinez? Ce anume îl preocupă în sinea lui?

XV

Kokand, două ore de oprire. E noapte. Cea mai mare parte a călătorilor s-a pregătit deja de culcare în vagoane și nu mai coboară.

Iată-mă deci pe peron, plimbându-mă în sus și în jos și fumând. E o gară destul de importantă, în care se schimbă locomotiva care ne-a adus de la Uzun Ada cu una mai puternică. Prima era suficientă pe traseul aproape orizontal pe care am venit până aici, prin câmpie. Dar acum am început să urcăm prin depresiunile platoului Pamir. Vor apărea pante destul de abrupte, așa că e necesară o forță mai mare de tracțiune.

Privesc cum se desfășoară manevra și, atunci când locomotiva a fost desprinsă de tender, vagonul de bagaje – cel al lui Kinko – ajunge în fruntea trenului.

Îmi trece prin cap că tânărul român s-ar putea aventura pe chei. Ar fi imprudent, fiindcă ar risca să fie văzut de agenți, niște *gardovoi* care se plimbă încoace și-ncolo, sfredelind cu privirea fețele vizitatorilor. Ce-ar trebui să facă numărul meu unsprezece este să rămână în fundul lăzii lui sau, în orice caz, măcar să nu iasă din vagon. O să-i fac rost de niște provizii solide și lichide și o să i le duc, chiar înainte de plecarea trenului, dacă pot face asta fără să fiu văzut.

Cârciumioara gării e deschisă, dar Popov nu se află acolo. E mai bine, fiindcă s-ar fi putut mira că fac cumpărături, cât timp vagonul-restaurant conține tot ce ne trebuie.

Un pic de carne rece, pâine, o sticlă de vodcă – cam asta am obținut de la cârciumioară.

Gara e cam întunecată. Felinarele rare nu luminează decât slab. Popov își vede de treburi cu unul dintre angajații căii transasiatice. Noua locomotivă nu a apărut încă, pentru manevrele de cuplare. Deci pare un moment favorabil. N-are rost să aștept să plecăm din Kokand. Dacă-l vizitez pe Kinko, o să pot să dorm toată noaptea, lucru care mi-ar face mare plăcere, vă mărturisesc.

Urc deci pe platformă și, după ce m-am asigurat că nu mă vede nimeni, intru în vagon, spunând:

– Eu sunt!

Nu de alta, dar e cazul să îl previn pe Kenko, dacă a ieșit din ladă.

Însă nu i-a trecut prin cap așa ceva. De altfel, și eu i-am recomandat să fie cât se poate de prudent. Proviziile îl bucură foarte mult, fiindcă reprezintă un pic de variație față de dieta lui deloc bogată de până acum.

– Nu știu cum să vă mulțumesc, domnule Bombarnac, îmi zice el.

– Dacă nu știi, prietene Kinko, las-o baltă, nu e nicio problemă.

– Cât stăm la Kokand?

– Două ore.

– Și când ajungem la graniță?

– Mâine, spre ora unu după-amiază.

– Și la Kașgar?

– După alte cincisprezece ore, în toiul nopții de 19 spre 20.

– Acolo e periculos, domnule Bombarnac…

– Da, Kinko, fiindcă, dacă e greu să intri pe pământ rusesc, e și mai greu să ieși, atunci când chinezii sunt de partea cealaltă. Agenții lor ne vor examina foarte atent înainte să ne dea voie să intrăm. Dar, oricum, sunt mai atenți cu călătorii decât cu bagajele. Și cum vagonul ăsta în care ești e rezervat special pentru cele care se duc la Pekin, nu cred că ai de ce să te temi. Deci, noapte bună! Nu mi se pare prudent să mai stau cu tine…

– Noapte bună, domnule Bombarnac, noapte bună…

Am ieșit, am ajuns la scaunul transformat în pat și, pe cuvânt, nici măcar semnalul de plecare nu l-am auzit, atunci când trenul a pornit din nou.

Singura stație relativ importantă prin care a trecut trenul înainte de răsăritul soarelui este Margilan, unde a avut o oprire foarte scurtă.

De fapt, Margilan – oraș populat cu șaizeci de mii de locuitori – este capitala regiunii Fergana. Asta, deoarece Kokandul nu are o reputație tocmai grozavă din punctul de vedere al salubrității. Margilan este și el un oraș dublu, rusesc și turkmen. Ultimul e lipsit de monumente antice și nu oferă nimic special, așa că cititorii mă vor ierta dacă nu mi-am întrerupt somnul ca să arunc o privire.

Continuând pe valea Shakhimardanului, trenul ajunge din nou într-un fel de stepă întinsă, ceea ce îi permite să își reia mersul de până acum.

La ora trei dimineața, oprire de patruzeci și cinci de minute în gara Osh.

Și aici îmi neglijez îndatoririle de reporter și nu văd nimic. Am însă scuza că nu e nimic de văzut.

După această stație, calea ferată ajunge la frontiera care separă Turkestanul rusesc de platoul Pamir și vasta țară a kara-cerchezilor.

Această parte a Asiei centrale este frământată încontinuu de forțele telurice, care tulbură măruntaiele solului. De mai multe ori, Turkestanul de sud a suferit cutremure violente – cel din 1887 e încă viu în memorie –, și, la Tașkent ca și la Samarkand, am putut vedea urmările acestor teribile fenomene. De fapt, aici se simt scuturături frecvente, chiar dacă nu foarte intense, iar acțiunea vulcanică se exercită de-a lungul întregii falii pline de petrol și gaz lampant care se întinde între Marea Caspică și platoul Pamir.

Una peste alta, această regiune este una dintre cele mai interesante părți ale Asiei centrale pentru vizitatori. Dacă maiorul Noltitz nu a fost niciodată mai departe de stația Osh, situată la poalele platoului, cunoaște acest teritoriu din hărțile moderne și din relatările de călătorie cele mai recente. Printre acestea, le voi aminti pe cele ale domnilor Capus și Bonvalot – încă două nume de francezi pe care mă bucur să le pot saluta din afara Franței. Maiorul este, prin urmare, la fel de dornic să vadă totul cu ochii lui, ca și mine, așa că ne-am postat amândoi pe platformă, cu lunetele în mâini și orarele la îndemână.

Pamirul, sau Bam-i-Dunia, este numit de obicei „Acoperișul Lumii". De aici pornesc semețele lanțuri muntoase Tian Shan, Kunlun Shan, Karakorum, Himalaya și Hindukush. Acest sistem orografic, lat de patru sute de kilometri, a fost timp de secole o barieră naturală de netrecut, dar a

sfârșit prin a fi învins de tenacitatea rusească. Rasa slavă și cea galbenă au intrat în contact una cu alta.

Să mi se permită o mică demonstrație de erudiție pe acest subiect; de altfel, nu eu sunt cel care vorbesc, ci maiorul Noltitz.

Călătorii din rasa albă și-au dorit dintotdeauna să prospectez platoul Pamir. Lăsându-l la o parte pe Marco Polo, care a fost aici în secolul al XIII-lea, pe cine putem menționa? Pe englezi, cu Forsyth, Douglas, Biddulph, Younghusband și celebrul Gordon, mort în ținuturile Nilului superior; pe ruși, cu Fedcenko, Skobelev, Prievalki, Grombcevski, generalul Pevțov, prințul Galițîn, frații Grum-Grșimailo; pe francezi, cu d'Auvergne, Bonvalot, Capus, Papin, Breteuil, Blanc, Ridgway, O'Connor, Dutreuil de Rhins, Joseph Martin, Grenard, Édouard Blanc; pe suedezi, cu doctorul Sven Hedin. Grație tuturor acestor explorări, Acoperișul Lumii a fost parcă ridicat de mâna vrăjită a unui diavol șchiop, pentru a ne lăsa să-i vedem misterele. Știm acum că se compune dintr-o înlănțuire de nepătruns de văi, a căror altitudine medie depășește trei mii de metri; mai știm că este dominat de vârfurile Gurumurdi și Kaufmann, înalte de douăzeci și opt de mii de picioare, și de Tagarma, înalt de douăzeci și șapte de mii; știm că de aici izvorăsc Oxusul (sau Amudaria), către vest, și Tarim spre est; și, în fine, mai știm că tot edificiul este croit din roca primară, în care abundă șisturile și cuarțul, din materia roșie a solului secundar și loess-ul argilos-nisipos al păturii cuaternare, care abundă în Asia centrală.

Dificultățile cu care Marea Cale Ferată Transasiatică s-a confruntat pentru a putea ajunge la altitudinea acestui platou au fost deosebite. A fost o sfidare formulată de natură la adresa geniului uman, iar victoria a revenit în cele din urmă geniului. De-a lungul pantelor molcome numite de cerchezi *bels*, viaductele, podurile, rambleurile, șanțurile și tunelurile au fost folosite pentru a duce la capăt construcția căii ferate. Pe tot traseul, nu întâlnești decât cotituri bruște, pante abrupte care necesită locomotive puternice și, ici-colo, chiar mașinării fixe care trag trenurile la deal cu cabluri. Într-un cuvânt, o lucrare herculeeană, superioară celor duse la capăt de inginerii americani în defileele Sierrei Nevada și ale Munților Stâncoși.

Aspectul dezolant al acestor locuri este croit pentru a impresiona imaginația. Pe măsură ce trenul ajunge la altitudini mai înalte, urmând

traiectoria sinuoasă a liniei ferate, impresia pe care o fac devine și mai vie. În zonă nu există orașe, târguri și nici măcar cătune. Doar colibe risipite, în care locuitorii Pamirului duc o existență solitară, împreună cu familiile lor, cu caii, turmele de iaci sau *kutari* – o varietate de boi cu coadă de cal –, cu oile dintr-o rasă scundă și cu caprele cu păr foarte abundent. Toate aceste animale năpârlesc, desigur, din cauza climatului, schimbându-și hainele groase de iarnă pe blana albă de vară. La fel se întâmplă și cu câinii, al căror păr devine mai deschis la culoare în anotimpurile calde.

Urcând prin trecători, poți vedea văi lungi, ca niște șanțuri săpate în sol. În astfel de locuri cresc pâlcuri de ienuperi și de mesteceni, cei mai răspândiți copaci în Pamir. Pe câmpurile ondulate e plin de tamarisc, rogoz și *artemisia*, specie înrudită cu stuful, foarte întâlnită în depresiunile în care există și apă sărată, și o varietate de mentă pitică, numită *terskenne* de cerchezi.

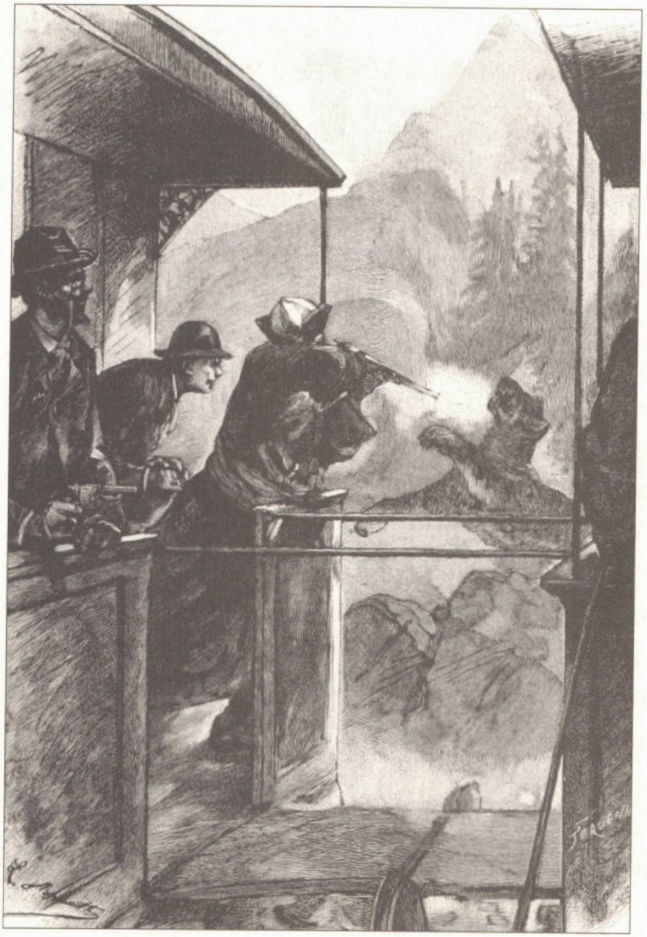
Maiorul mai amintește câteva nume de animale, fiindcă fauna de pe înălțimile Pamirului este destul de variată. Trebuie chiar să supraveghem cu grijă platformele vagoanelor, unde ne-am putea trezi cu un număr de mamifere care nu au nici bilet de clasa I, nici de clasa a II-a – printre altele, pantere sau urși. În timpul zilei, toți călătorii s-au adunat în partea din față sau din spate a vagoanelor. Și ce strigăte se aud atunci când câteva feline sau plantigrade apar și încep să alerge pe lângă vagoane, cu intenții suspecte! S-au tras mai multe focuri de revolver, poate nu neapărat necesare, dar măcar pentru liniștea călătorilor. După-amiază, am asistat la o lovitură de maestru, care a ucis imediat o panteră enormă în momentul în care se pregătea să sară pe treapta celui de-al treilea vagon.

– Pentru tine, Marguerite! a strigat domnul Caterna.

Și cum ar fi putut să-și exprime mai bine admirația decât „livrând" această replică celebră pe care Buridan i-o dă soției Delfinului – și nu reginei Franței, cum se spune în mod greșit în faimoasa piesă de teatru *Turnul din Nesle*?

Cel căruia îi datorăm lovitura de maestru e marele domn mongol.

– Ce mână! Ce ochi! îi spun maiorului, pe când acesta continuă să îl examineze pe domnul Faruskiar cu priviri suspicioase.



– Pentru tine, Marguerite! a strigat domnul Caterna.

Printre celelalte animale din fauna Pamirului se mai numără lupii, vulpile și acele turme de oi sălbatice de dimensiuni mari, cu coarne noduroase, curbate grațios, numite *arkar* în limba locului. În înaltul cerului, zboară vulturi bărboși, vulturi comuni, apoi, în norii de abur alb pe care îi lasă în urmă locomotiva noastră, se amestecă stoluri de corbi, de porumbei, de turturele și de codobaturi.

Ziua se scurge fără alte incidente. La ora șase seara, trecem frontiera, după un parcurs total de aproape două mii trei sute de kilometri, făcut în patru zile, de la Uzun Ada. Mai avem încă două sute cincizeci de kilometri

până la Kaşgar. Chiar dacă am ajuns deja pe pământ chinezesc, nu vom avea de-a face cu administrația chineză până în acest oraș.

Pe la ora nouă, când cina se termină, toată lumea se vâră în cușete, în speranța sau, să zicem, chiar convingerea că această noapte va fi mai calmă decât cele precedente.

Dar nu a fost să fie așa.

În primele ore, trenul coboară pe pantele Pamirului cu mare viteză. Apoi își reia mersul obișnuit, pe o porțiune lungă, orizontală.

Trebuie să fie în jur de ora unu noaptea atunci când sunt trezit brusc.

În același timp, maiorul Noltitz și cei mai mulți dintre tovarăși au făcut ochi și ei.

Din partea din spate a trenului se aud strigăte violente.

Oare ce se petrece?

Imediat, călătorii sunt cuprinși de neliniște – acel gen de neliniște tulburată, irațională, pe care o provoacă cel mai mic incident de cale ferată.

– Ce e?... Ce e?...

Întrebarea este pronunțată cu groază în toate limbile, din toate părțile.

Primul meu gând e acela că suntem atacați. Îmi vine în minte faimosul Ki Tsang, piratul mongol, a cărui colaborare am solicitat-o, poate în mod cam imprudent, pentru cronica mea...

După încă o clipă, trenul începe să încetinească și ne dăm seama că se va opri.

Popov a intrat în vagon. Îl întreb ce s-a întâmplat.

– Un accident, îmi răspunde.

– Grav?...

– Nu, s-a rupt o bară de prindere și ultimele două vagoane au rămas în urmă.

Imediat ce trenul oprește, o duzină de călători, printre care și eu, coboară.

La lumina unei lanterne, ne putem da seama ușor că ruperea barei nu a fost un act premeditat. Și totuși, ultimele două vagoane, cel funerar și cel din coadă, în care se află însoțitorul bagajului, au rămas undeva de izbeliște... Dar acum cât timp? Și la ce distanță de ele am ajuns?... Nu putem ști.

Ne putem da seama ușor că ruperea barei nu a fost un act premeditat…

Ar fi trebuit să auziți strigătele gărzii persane care supraveghea corpul mandarinului Yen Lu! Nici ele, nici ceilalți călători din ultimul vagon nu au simțit absolut nimic în momentul rupturii. Poate că s-a scurs o oră, sau chiar două, din momentul în care s-a produs incidentul…

Acestea fiind zise, soluția e clară: să pornim înapoi și să mergem așa până la vagoanele rămase în urmă.

Nimic mai simplu, în principiu. Dar ceea ce mă surprinde, în situația dată, este atitudinea domnului Faruskiar, care începe să spună tuturor, insistent, că trebuie să pornim fără întârziere. I se adresează lui Popov, mecanicului, fochistului și, pentru prima oară, îl aud vorbind, foarte clar, rusește.

Oricum, loc de discuții nu mai e. Suntem toți de acord că trebuie să ne întoarcem, ca să ne cuplăm la loc cu vagonul mandarinului și cu cel de bagaje. Singurul care protestează e baronul neamț. Iar întârzieri... să pierzi atâta timp pentru un mandarin... pe deasupra și mort...

Îl trimitem la plimbare.

Cât despre Sir Francis Trevellyan, înalță din umeri și pare a zice: „Ce administrație, ce vagoane!... Așa ceva nu s-ar fi întâmplat niciodată pe căile ferate anglo-indiene!"

Maiorul Noltitz e la fel de frapat ca mine de ieșirea domnului Faruskiar. Mongolul, de obicei atât de calm, atât de impasibil, privește de obicei totul cu ochi reci, imobili. Acum, se plimbă în sus și-n jos, pradă unei neliniști furioase pe care nu pare a fi în stare să și-o stăpânească. Tovarășul lui de călătorie e și el la fel de ieșit din fire. Totuși, de ce le pasă atât de faptul că s-au desprins două vagoane din coadă? Nici măcar n-au bagaje în cel din spate! O fi din cauza defunctului mandarin Yen Lu?... O fi din motivul misterios pentru care, în gara Dușak, fixau cu ochii atât de insistent vagonul în care se află corpul răposatului?... Îmi dau seama foarte clar că maiorul găsește această atitudine extrem de suspectă.

Trenul o pornește cu spatele imediat ce ne-am așezat la loc. Baronul neamț încearcă să protesteze, dar domnul Faruskiar îi aruncă o privire atât de feroce, că baronul nu mai vrea să încaseze și o a doua și se duce să bombăne în colțul lui.

Atunci când vedem cele două vagoane, la vreun kilometru, tocmai se crapă de ziuă. Trenul se lipește încet de ele, după o oră de drum.

Domnul Faruskiar și Ghangir au vrut să asiste la recuplarea vagoanelor, care se face cât se poate de temeinic. Maiorul Noltitz și cu mine îi observăm pe cei doi că schimbă câteva cuvinte cu ceilalți trei mongoli. În fine, până la urmă, nu ai de ce să te miri, fiindcă fac parte din aceeași nație.

Toată lumea se urcă apoi în vagoane, iar mecanicul bagă abur la greu, pentru a recupera o parte din timpul pierdut.

Și totuși, trenul nu ajunge la Kașgar decât cu o întârziere destul de mare. E deja ora patru și jumătate dimineața atunci când se oprește în capitala Turkestanului chinezesc.

XVI

Kaşgaria e acelaşi lucru cu Turkestanul oriental, care se transformă gradual în Turkestanul rusesc.

Aşa cum spune *Nouvelle Revue*:

„Asia centrală nu va fi o singură ţară până în ziua în care administraţia rusească va fi instalată în Tibet – sau cea în care ruşii vor domina Kaşgarul."

Ei bine, asta s-a şi întâmplat deja, într-o oarecare măsură. Odată ce calea ferată rusească a luat în stăpânire Pamirul, s-a creat legătura cu cea care deserveşte Imperiul Celest de la o graniţă la alta. Prin urmare, capitala Kaşgariei este acum la fel de rusească pe cât de chinezească este. Rasa slavă şi cea galbenă trăiesc împreună, în pace şi armonie. Dar cât va dura asta? Îi las pe alţii să se gândească la ce ne rezervă viitorul; eu mă mulţumesc cu prezentul.

Am sosit la ora patru şi jumătate; vom pleca din nou la unsprezece. Marele Transasiatic a fost generos cu noi. Voi avea plăcerea de a vedea Kaşgarul, cu condiţia, totuşi, de a petrece acolo o oră mai puţin faţă de timpul alocat.

În plus, ceea ce n-am făcut la graniţă facem la Kaşgar. Ruşii şi chinezii fac tot atâtea parale dacă e vorba de formalităţi enervante, hârtii de verificat, paşapoarte de semnat şi aşa mai departe. Suntem supuşi aceluiaşi frecuş meticulos; n-avem ce face ca să scăpăm de el. Să nu uităm de formula pe care funcţionarii Imperiului Celest o trec în josul tuturor actelor: „Tremuraţi şi supuneţi-vă!" Aşa că sunt de acord să mă supun şi mă întorc să mă confrunt cu autorităţile de la graniţă. Îmi amintesc, de altfel, de

temerile lui Kinko. Pentru el aș avea de ce să-mi fac griji, dacă verificarea pasagerilor va fi extinsă asupra bagajelor și pachetelor.

Înainte de sosirea trenului la Kașgar, maiorul Noltitz îmi spusese următorul lucru:

– Să nu vă imaginați că Turkestanul chinez este foarte diferit de Turkestanul rusesc. Nu am ajuns încă în țara pagodelor, a joncilor, a bărcilor-floare, a *yamen*-urilor, a *hong*-urilor și a turnurilor de porțelan. Și, în primul rând, exact la fel ca Buhara, Merv și Samarkand, Kașgar e un oraș dublu... Cu unele orașe din Asia centrală e la fel cum e cu anumite stele: nu se învârt decât una în jurul alteia.

Observația maiorului e foarte justă. Trecute sunt vremurile în care asupra Kașgariei domneau emirii, în care monarhia lui Mohammed Yakub se întindea asupra întregului Turkestan, în care chinezii care voiau să rămână aici trebuiau să renunțe la religia lui Buddha și Confucius și să se convertească la mahomedanism, dacă voiau să fie tratați cu respect. Ce vreți? La acest sfârșit de secol, ajungem totdeauna prea târziu, iar din minunile universului oriental, din moravurile lui atât de curioase, din capodoperele artei asiatice nu au mai rămas decât amintirea sau ruinele. Drumurile de fier vor sfârși prin a aduce toate țările pe care le traversează la același nivel comun, la o asemănare generală. Iar acestui gen de egalitate i se va adăuga, poate, fraternitatea. La drept vorbind, de altfel, Kașgarul nu mai este capitala Kașgariei. E doar o gară de pe Marea Cale Ferată Transasiatică, punctul de racord între liniile rusești și cele chineze, iar panglica de fier de aproape trei mii de kilometri dintre Marea Caspică și acest oraș nu face decât să se prelungească cu alte patru mii, până în capitala Imperiului Celest.

Dar mă întorc în prezent, la orașul nostru dublu. Cel nou este Yangishar. Cel vechi, situat la trei mile și jumătate, e Kașgar. Am avut ocazia de a le vizita pe amândouă și vă voi spune ce sunt și unul, și altul.

Prima observație: și orașul nou, și cel vechi sunt înconjurate de un val de pământ grosolan, care nu le face deloc cinste. A doua observație: e foarte greu să găsești o clădire-monument, fiindcă materialele de construcție sunt exact aceleași și pentru case, și pentru palate. Pământ și iarăși pământ – nici măcar pământ ars la cuptor! Nu cu acest gen de lut uscat la soare poți obține linii regulate, profiluri pure sau sculpturi cioplite cu finețe. Pentru a face

din arhitectură o artă, ai nevoie de piatră sau de marmură, și tocmai asta îi lipsește Turkestanului chinezesc.

O trăsură mititică, mânată repede, ne duce pe maior și pe mine la Kașgar, a cărui circumferință măsoară trei mile. Kizil Su, adică „Râul Roșu", e mai degrabă galben, așa cum e de așteptat la orice râu din China. Acesta strânge orașul între cele două brațe, care sunt legate prin două poduri. Dacă vrem să descoperim vreo ruină interesantă, trebuie să ieșim din incintă, unde, la mică distanță, se găsesc resturi de fortificații care par a avea, după imaginația arheologului, de la cinci sute la două mii de ani. Ceea ce e însă sigur este că orașul a suferit de pe urma teribilului asalt al lui Timur Lenk și, să recunoaștem, fără spiritul cuceritor al acestui șchiop fioros, istoria Asiei centrale ar fi extrem de monotonă. E adevărat, după el au urmat un număr de sultani feroce, printre alții, acel Raja Ali Khan, care, în 1597, a pus să fie strâns de gât Schlagintweit, unul dintre cei mai savanți și mai îndrăzneți exploratori ai continentului asiatic. Două plăci de bronz, cadouri ale societăților de geografie din Paris și Sankt-Petersburg, îi ornează monumentul.

Kașgar este un punct de trecere important, dominat aproape total de ruși. Mătăsurile de Khotan, bumbacul, fetrul, covoarele de lână, draperiile – acestea sunt principalele articole aduse din provinciile înconjurătoare, pentru a fi exportate până la frontiera dintre Tașkent și Kulja, către nordul Turkestanului oriental.

Acesta e locul în care, din câte-mi spune maiorul, Sir Francis Trevellyan ar putea deveni cel mai nemulțumit de viață. Mai exact, o ambasadă engleză, condusă de Chapman și Gordon între 1873 și 1874, a fost trimisă în Kașmir, la Kașgar, prin Khotan și Yarkand. În acea epocă, englezii mai puteau spera că urmează să stabilească relații comericale care le-ar fi fost foarte favorabile. Dar în loc să se conecteze cu căile ferate indiene, căile ferate rusești s-au conectat cu cele chinezești, iar rezultatul acestei conectări a fost acela că influența engleză s-a văzut obligată să cedeze în fața celei ruse.

Populația Kașgarului este turkmenă, amestecată în mare parte cu chinezi, care îndeplinesc adesea funcțiile de servitori, de artizani sau de negustori ambulanți. Mai puțin norocoși decât Chapman și Gordon, maiorul Noltitz și cu mine nu am apucat să vedem capitala Kașgariei în epoca în

Domnul și doamna Caterna, picați într-o admirație extatică în fața unei trupe de derviși cântători.

care armatele emirului îi umpleau străzile agitate. Nu mai sunt aici nici acei *jigit* călare, nici acei *sarbaz*, găsiți de englezi. Nu mai există nici magnificul corp al *taifurchi*-ilor, înarmați și struniți după moda chinezească, superbii lăncieri, arcașii calmuci cu arcuri înalte de cinci picioare, „tigrii" cu scuturile lor încondeiate și flintele lor cu fitil, care îndeplineau rolul de trăgători. S-au dus cu toții, pitorești războinici ai armatei din Kașgar, și emirul după ei!

La ora nouă, ne întoarcem la Yangishar. Acolo, la extremitatea uneia dintre străzile învecinate cu citadela, pe cine credeți că vedem?... Domnul

și doamna Caterna, picați într-o admirație extatică în fața unei trupe de dervișii cântători.

Cine spune „derviș" spune „cerșetor" și cine spune „cerșetor" evocă cel mai desăvârșit gen de murdărie și de lene care există pe lumea asta. Dar ce gesturi amuzante fac, ce poze iau atunci când își mânuiesc lăutele cu corzi lungi, ce legănări acrobatice execută în cursul dansurilor interminabile cu care își însoțesc legendele cântate și cupletele cât se poate de profane! În tenorul nostru lejer s-au trezit instinctele de veteran al scenei. Nu poate sta locului, reprezentația e „mai mult decât poate duce"! Așa că se-apucă să le imite gesturile, atitudinile, bâțâielile, cu dexteritatea unui vechi marinar cocoțat pe vele, cuplată cu agilitatea lui de mare prim-comic, și văd cu ochii minții clipa în care se va apuca de toartă și va începe să danseze cadril cu dervișii cântători!

– Ei, domnule Claudius! îmi spune el. Nu e greu deloc să înveți mișcările artiștilor ăstora grozavi!... Scrieți-mi o operetă din Turkestan, dați-mi un rol de derviș și o să vedeți dacă nu intru imediat în pielea lui!

– Nu mă îndoiesc, dragul meu domn Caterna, răspund. Dar, înainte de a intra în pielea dervișului, nu vreți să intrați în restaurantul gării, ca să ne luăm adio de la bucătăria Turkestanului? Fiindcă în curând vom rămâne doar cu cea chinezească.

Oferta e acceptată cu atât mai multă plăcere cu cât reputația bucătarilor din Kașgaria este unanim recunoscută, după cum ne amintește maiorul.

Și, într-adevăr, domnul și doamna Caterna, maiorul, tânărul Pan Chao și cu mine suntem uimiți de cantitatea, dar și de calitatea felurilor care ni se servesc. Cărnurile îndulcite alternează capricios cu fripturile și grătarele. Apoi, urmează niște feluri pe care tenorul și subreta nu le vor uita niciodată, la fel cum ambasada engleză le-a păstrat amintirea în relatarea de călătorie pe care a făcut-o: picioare de porc pudrate cu zahăr și prăjite în grăsime, cu un pic de marinată, rinichi fripți în sos dulce, împachetați în aluat.

Domnul Caterna mai cere de două ori din primul fel și de trei ori din celelalte.

– E cazul să fim precauți, ne spune el. Cine știe ce-o să ne dea în vagonul-restaurant, în China? Aripioarele de rechin cad cam greu la stomac, iar cuiburile de ciocârlii nu sunt tocmai proaspete!...

S-a făcut ora zece, iar o lovitură de gong ne indică faptul că poliția chineză începe controlul. Ne ridicăm de la masă, după ce golim un ultim pahar de vin de Shaoshing și, după numai câteva clipe, ajungem în salonul unde se află ceilalți călători.

Toate numerele mele sunt de față – bineînțeles, cu excepția lui Kinko, care ar fi onorat din plin prânzul nostru, dacă ar fi avut cum. E prezent și doctorul Tio King, cu al său Cornaro la subraț. Și Fulk Ephrinell, și Miss Horatia Bluett, care își amestecă dinții cu părul – la figurat, bineînțeles. Sir Francis Trevellyan, imobil și mut, la fel de țâfnos ca totdeauna și crispat, adăpându-se din țigara de foi, în prag. Domnul Faruskiar, însoțit de Ghangir. Călătorii ruși, turkmeni și chinezi – în total, șaizeci până la optzeci de persoane. Fiecare va trebui să se prezinte, pe rând, la o masă în spatele căreia se află doi chinezi în uniforme: un funcționar, care vorbește rusa fluent, și un interpret pentru limbile germană, franceză și engleză.

Chinezul e un om la vreo cincizeci de ani, cu capul ras, mustața groasă, o coadă lungă și groasă și ochelari pe nas. Îmbrăcat într-o robă ornamentată, obez, așa cum se cuvine să fie toți oamenii ajunși din țara lui, n-are un aer deloc primitor. Dar până la urmă, nu e vorba decât de o verificare a actelor și, din moment ce ale noastre sunt în regulă, nu contează ce aer primitor sau neprimitor are funcționarul.

– Ce mutră are! murmură doamna Caterna.

– Mutră de chinez, răspunde tenorul. La drept vorbind, n-are nicio vină, așa s-a născut!

Eu sunt printre primii care își prezintă pașaportul, cu vizele consulului de la Tbilisi și ale autorităților rusești din Uzun Ada. Funcționarul îl examinează cu atenție. Date fiind metodele administrației mandarine, trebuie să te aștepți la orice. Totuși, nu întâmpin nicio dificultate, iar ștampila cu dragon verde mă declară „bun de plecare".

Același rezultat îl obțin și tenorul și subreta. Totuși, merită să-l privești pe domnul Caterna în timp ce hârtiile îi sunt examinate. Ia pe rând atitudini de inculpat care încearcă să-i îmblânzească pe judecătorii din tribunal, face ochi dulci, schițează din buze un surâs, pare a implora iertarea sau măcar o favoare, și totuși, chițibușarul chinez nu găsește nimic să-i reproșeze.

– Perfect, spune interpretul.

– Vă mulțumesc, nobile prinț! răspunde domnul Caterna, cu un accent de *gavroche* parizian.

În ce-i privește pe Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett, amândoi trec ca gâsca prin apă. Dacă un comerciant american și o comerciantă engleză nu sunt în regulă, atunci cine e? Unchiul Sam și John Bull sunt totuna.

Alți călători ruși și turkmeni sunt și ei examinați, fără incidente. Fie că merg la clasa I, fie că merg la a II-a, au răspuns deja exigențelor administrației chineze, care constă într-o viză scumpă, plătibilă în ruble, *taeli* sau *sapeki.*

Printre călători, remarc o față bisericească din Statele Unite, în vârstă cam de cincizeci de ani, care merge la Pekin. Este reverendul Nathaniel Morse din Boston, unul dintre acei cinstiți adepți ai Bibliei, misionari yankei, care ascund în ei negustori abili, pricepuți la târguieli. Pentru orice eventualitate, îi aloc numărul treisprezece în carnet.

Verificarea hârtiilor tânărului Pan Chao și ale doctorului Tio King se face imediat, iar aceștia schimbă o mie de amabilități cu reprezentantul autorităților chineze.

Dar, atunci când vine rândul maiorului Noltitz, se produce un mic incident. Sir Francis Trevellyan, care a ajuns la masă exact în același moment cu el, nu vrea să-l lase în față sub nicio formă. Cu toate acestea, se mărginește să-l privească de sus, provocator. Gentlemanul nu se ostenește nici măcar să deschidă gura. Se pare că mi-e scris să nu îi aud niciodată vocea!... Și rusul, și englezul își primesc însă viza reglementară și totul se oprește aici.

Dinaintea chinezului cu ochelari ajunge apoi domnul Faruskiar, urmat de Ghangir. Funcționarul îi privește cu o oarecare insistență. Maiorul Noltitz și cu mine observăm scena cu atenție. Oare o să treacă cu bine de verificare? Sau poate că o să aflăm mai multe despre ei?...

Dar ce surpriză, ce stupefacție, ce lovitură de teatru se produce în acel moment!

După ce își aruncă puțin ochii pe hârtiile pe care i le-a prezentat Ghangir, funcționarul chinez se ridică și se înclină respectuos în fața domnului Faruskiar, spunând:

– Domnule administrator al Marii Căi Ferate Transasiatice! Binevoiți a primi respectele mele!

Deci asta era domnul Faruskiar, administrator al căii transasiatice! Acum se explică totul! Cât timp am călătorit prin partea rusă a Turkestanului, și-a păstrat incognito-ul, ca orice personaj de rang înalt care călătorește în străinătate. Dar acum, ajuns în porțiunea chinezească, nu are motive să nu-și reia titulatura, cu toate privilegiile ce i se cuvin.

Și eu, care mi-am permis să îl iau drept piratul Ki Tsang! Glumeam, e adevărat. Și maiorul Noltitz, căruia i se părea un personaj suspect! În fine, voiam să am pe „cineva marcant" în trenul nostru... și uite că îl am. Am să fac cunoștință cu el, am să-l cultiv ca pe o plantă rară și, cum vorbește rusește, am să-l intervievez de o să-i meargă fulgii!

Gata, m-am stârnit cu totul. Așa că nu mă pot împiedica să înalț din umeri atunci când maiorul îmi murmură încet:

– Până la urmă, dacă e chiar un vechi șef de bandă, dintre cei cu care compania transasiatică a dus tratative ca să se asigure că nu are probleme în regiune?...

– Haideți, domnule maior, să fim serioși!

Verificarea călătorilor se apropie de sfârșit, iar ușile salonului sunt pe punctul de a se deschide pentru a ne lăsa să trecem, atunci când apare baronul Weissschnitzerdörfer. E tulburat, neliniștit, aiurit, se zbate și se agită febril. Dar oare de ce se fâțâie, se scutură, se lasă în jos și se ridică așa, de ce se uită așa în jur, ca un om care a pierdut ceva prețios?

– Actele dumneavoastră? îl întreabă interpretul în germană.

– Actele mele, răspunde baronul, le caut... nu le mai am... erau în portofel... Și își întoarce pe dos buzunarele pantalonilor, ale vestei, ale hainei, ale mantalei – are vreo douăzeci –, fără a găsi nimic.

– Haideți, mai repede, vă rog! spune interpretul. Trenul nu stă după noi...

– Nu permit sub nicio formă să se plece fără mine! strigă baronul. Actele... oare cum le-am pierdut?... Poate mi-a căzut portofelul undeva... Să mi-l aducă cineva!

În acel moment, un gong sună tare, cu ecou, undeva în gară. Urmează să plecăm în mai puțin de cinci minute. Așa că nefericitul teuton începe să strige:

– Așteptați!... așteptați!... *Donnerwetter!*[1] Ați putea sta câteva minute pentru un om care face înconjurul lumii în treizeci și nouă de zile...

– Marele Transasiatic nu așteaptă pe nimeni! răspunde interpretul.

Fără să ne mai batem capul cu toată povestea, maiorul Noltitz și cu mine ne ducem pe peron, în timp ce baronul continuă să se zbată, inutil, dacă iei în considerare faptul că poliția chinezească a rămas cu totul impasibilă.

Mă uit la tren și constat că i-a fost modificată compoziția, fiindcă între Kașgar și Pekin călătorii sunt mai puțin numeroși. În loc de douăsprezece vagoane, acum nu mai numără decât zece, așezate în următoarea succesiune: locomotivă și tender, vagonul de bagaje din față, două vagoane de clasa I, două vagoane de clasa a II-a, vagonul defunctului mandarin, vagonul de bagaje din coadă. Locomotivele rusești, care ne-au adus de la Uzun Ada, vor fi înlocuite de locomotive chinezești, care nu mai sunt alimentate cu gaz lampant, ci cu huila ale cărei zăcăminte există din plin în Turkestan și care e adusă și depozitată în stațiile principale ale liniei.

Prima mea grijă e să mă îndrept spre vagonul de bagaje din față. Vameșii sunt pe punctul de a-l vizita și îmi fac griji pentru Kinko...

Însă e clar că infracțiunea nu a fost descoperită, fiindcă dacă ar fi fost, s-ar fi iscat mare tam-tam. Dar oare lada e la locul ei? Nu a fost mutată? N-a fost răsturnată cu susu'-n jos?... Dacă a fost, Kinko nu mai are cum să iasă, și lucrurile s-ar complica rău...

Chiar acum, agenții chinezi ies din vagon și închid ușa, fără ca eu să am ocazia să arunc o privire înăuntru. Esențialul e că nu l-au prins pe Kinko în flagrant delict. Imediat ce voi putea, voi intra în vagon și voi verifica în ce stare e subiectul meu preferat.

Înainte de a urca în vagon, maiorul Noltitz mă roagă să îl urmez până în coada trenului.

Scena la care suntem martori nu e lipsită de interes: ceea ce-a mai rămas din mandarinul Yen Lu este dat de gărzile persane pe mâna unei escadre de soldați ai Stindardului Verde, care formează corpul jandarmeriei chineze. Defunctul va călători sub supravegherea a douăzeci de astfel

[1] „Fir-ar să fie!"; în limba germană, în original. (n.red.)

de jandarmi, care urmează să ocupe vagonul de clasa a II-a din fața celui funerar. Aceștia sunt înarmați cu revolvere și puști și se află sub comanda unui ofițer.

– E clar, îi spun maiorului, mandarinul Yen Lu era un personaj cu adevărat important, din moment ce Fiul Cerului i-a trimis o gardă onorifică...

– Sau una adevărată, răspunde maiorul.

Domnul Faruskiar și Ghangir au asistat la operațiune, lucru care nu ne mai poate surprinde. Nu are oare administratorul căii transasiatice datoria de a veghea asupra ilustrului defunct încredințat companiei sale?

Se aud ultimele bătăi de gong. Toți călătorii se grăbesc către vagoane.

Dar baronul – ce s-a ales de el?...

În sfârșit, apare brusc pe peron. Și-a găsit actele în fundul celui de-al nouăsprezecelea dintre cele douăzeci de buzunare ale lui. A obținut și viza... era și timpul.

– Călătorii de Pekin, în vagoane! strigă Popov, cu o voce sonoră.

Trenul se scutură. Pleacă. A plecat.

XVII

Am pornit pe șinele unei căi ferate chinezești cu sens unic, trași de o locomotivă a Imperiului Celest, conduși de mecanici din rasa galbenă... Să sperăm că n-o să ne „bușim" cu ceva, doar printre călătorii trenului se numără unul dintre înalții funcționari ai companiei transasiatice, în persoana domnului Faruskiar.

Dar, până la urmă, dacă s-ar întâmpla un accident, ar rupe din monotonia călătoriei și mi-ar furniza un episod de cronică. Trebuie să recunosc că, până acum, personajele mele nu mi-au dat ce-mi doream. Intriga reportajului meu nu se leagă, acțiunea lâncezește. Mi-ar trebui o lovitură de teatru, ceva care să pună toată distribuția în mișcare – ceea ce domnul Caterna ar numi „un act al patrulea ca la carte".

De fapt, Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett sunt mereu absorbiți în *tête-à-tête*-urile lor comerciale. Pan Chao și doctorul m-au distrat o vreme, dar nu mai „livrează" nimic nou. Tenorul și subreta nu sunt decât niște comedianți, care așteaptă să li se dea roluri. Iar Kinko, până și Kinko, în care-mi puneam atâtea speranțe, a trecut granița fără probleme și va ajunge cu bine la Pekin, unde se va căsători cu Zinca Klork fără bătaie de cap. E clar, așa nu mai merge! Nici de la defunctul mandarin Yen Lu nu pot să scot nimic! Și cititorii *Secolului XX*, care așteaptă de la mine o cronică vibrantă și senzațională!

Să fim serioși, o să ajung oare să mă consolez cu baronul neamț? Ei, aș! Nu e decât ridicol, iar ridicolul, care este originalitatea proștilor, nu e niciodată interesant.

Revin la ideea mea: mi-ar trebui un erou, și, până în prezent, pașii lui nu s-au făcut auziți în culisele scenei...

Cu siguranță, a venit momentul să intru în relații mai apropiate cu domnul Faruskiar. Poate că va fi mai deschis acum, că nu mai călătorește incognito. El este administrator, iar noi suntem administrații săi, ca să spun așa. E primarul orașului nostru pe roți, iar un primar are datorii față de cei pe care-i guvernează. De altfel, dacă infracțiunea lui Kinko va fi descoperită, protecția înaltului funcționar îmi va fi de mare folos.

Trenul nu merge foarte repede de când a plecat din Kașgar. La orizont se desenează masivii platoului Pamir, apoi, către sud-vest, Bolorul, adică centura Kașgariei, încununată de vârful Tagharma, pierdut în nori.

Nu prea știu cu ce să-mi umplu timpul. Maiorul Noltitz n-a vizitat niciodată ținuturile traversate acum de Marele Transasiatic și nu mai pot nici măcar să iau notițe după expunerile lui. Doctorul Tio King nu-și mai ridică nasul din Cornaro, iar Pan Chao mi se pare că e mai familiarizat cu Parisul decât cu Pekinul și China. În plus, atunci când a venit în Europa, a călătorit prin canalul Suez și nu știe mai multe despre Turkestanul oriental decât despre Kamceatka. Totuși, avem o conversație plăcută. E un tovarăș de călătorie amabil. Dar ceva mai puțină amabilitate și ceva mai multă originalitate mi-ar conveni mult mai tare.

Prin urmare, nu-mi rămâne altceva de făcut decât să mă plimb dintr-un vagon într-altul, să pierd timpul pe platforme, cu ochii întrebători ațintiți asupra liniei orizontului, care se încăpățânează să nu îmi răspundă la nicio întrebare, ascultând zgomotele Pamirului...

Dar iată! Tenorul și subreta par a fi prinși într-o conversație foarte animată. Mă apropii... cântă cu o jumătate de voce. Ciulesc urechile.

Ce îmi plac curcanii, nii, nii, niii...

zice doamna Caterna.

Ce îmi plac oile, le, le, le...

îi dă replica domnul Caterna, tenor bun la toate, care cântă și roluri de bariton, la nevoie.

Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett au început să discute aprins…

E eternul duet dintre Pipo și Bettina roșcata, pe care îl repetă pentru viitoarele reprezentații de la Shanghai! Fericiți locuitorii Shanghaiului! Ei n-au învățat *Mascota* pe dinafară!

Acum, Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett au început să discute aprins, așa că surprind un crâmpei de conversație.

– Mi-e teamă, spune comercianta, ca prețul părului să nu fie în creștere la Pekin…

– Și mie, răspunde comerciantul, ca prețul dinților să nu fie în scădere. Ah! Dacă ar începe un război ca lumea, în care rușii să le spargă maxilarele chinezilor…

Vă dați seama? Să pornești la luptă ca să-i dai Casei Strong Bulbul and Co. din New York ocazia de a-și desface produsele!

Pur și simplu, nu știu ce să mai fac, și mai avem încă șase zile de călătorie. La naiba cu Marele Transasiatic și cu traseul lui monoton! Great Trunk-ul, care merge de la New York la San Francisco, e mult mai interesant! Cel puțin acolo, Pieile Roșii atacă trenurile uneori, iar perspectiva de a fi scalpat pe drum nu face decât să adauge farmec călătoriei!

Dar stai! În fundul compartimentului nostru se aude cineva recitând sau mai degrabă psalmodiind ceva!

– Nu există om, în nicio epocă din trecut, care să se poată stăpâni să mănânce prea mult, chiar dacă va suferi de fiecare dată de efectele neplăcute ale supraalimentației. Cei însărcinați cu afacerile publice sunt chiar mai afectați de asta decât alții...

E doctorul Tio King, care citește cu voce tare un pasaj din Cornaro, pentru a-și întipări mai bine în minte principiile acestuia. Ei! Până la urmă, o atare judecată, pe care nobilul venețian o emite la adresa oamenilor politici, nu e chiar de disprețuit. Dacă am trimite-o într-o telegramă către consiliul de miniștri? Poate s-ar mai opri din banchete...

În timpul după-amiezii, dacă e să mă iau după orar, am depășit Yamanyarul pe un pod de lemn. Acest curs de apă coboară din masivii vestici, a căror altitudine nu e mai mică de douăzeci și cinci de mii de picioare, iar apele lui sunt foarte repezi, din cauza topirii zăpezilor. Uneori, trenul trece prin porțiuni de vegetație densă, în care, se-apucă să-mi spună Popov, tigrii sunt destul de numeroși. Chiar foarte numeroși, sunt convins, numai că eu n-am văzut niciunul. Și totuși, dacă n-avem Piei Roșii, Pieile Vărgate ar putea să ne procure un pic de distracție. Ce fapt divers pentru un ziar, ce lovitură pentru un ziarist! „Catastrofă teribilă!... Marele Transasiatic atacat de tigri!... Lovituri de labă și focuri de pușcă... Cincizeci de victime... Copil devorat sub ochii mamei...“ Cu puncte de suspensie peste tot!

Ei bine, nici vorbă! Felinele turkmene nu mi-au dat nici măcar această satisfacție! Am tot dreptul să le tratez ca pe niște cățeluși inofensivi!

Cele două stații principale din zonă sunt Yangissar, unde trenul a oprit zece minute, și Kizil, unde a staționat un sfert de oră. Aici, sunt câteva

furnale înalte, fiindcă solul abundă în oxid de fier, de unde și cuvântul *kizil*, adică „roșu".

E un ținut fertil, cultivat în abundență cu grâu, porumb, orez, orz și in, în zona de sud. Peste tot sunt copaci robuști – sălcii, duzi, plopi. Cât vezi cu ochii, câmpuri însămânțate cu artă, irigate de numeroase canale, pășuni înverzite, presărate cu turme de oi. Am fi pe jumătate în Normandia, pe jumătate în Provence, dacă n-ar fi munții Pamir la orizont. Numai că această parte a Kașgariei a fost răscolită groaznic de război, în epoca în care lupta pentru a-și câștiga independența. Acest pământ a fost înecat în sânge și, de-a lungul căii ferate, solul este umflat de tumuli, în care se ascund victimele patriotismului. Dar totuși, n-am venit până-n Asia centrală ca să călătoresc prin Normandia și Provence! Vreau ceva nou, la naiba! Ceva nou, neprevăzut, intens!

Locomotiva noastră intră în gara Yarkand la ora patru după-amiaza, fără cel mai mic incident, pe o vreme destul de frumoasă.

Deși nu este capitala administrativă a Turkestanului oriental, Yarkandul e cu siguranță cel mai important oraș comercial al regiunii.

– Iarăși două orașe într-unu', îi atrag atenția maiorului Noltitz. Mi-a spus Popov...

– Dar de data asta, îmi răspunde maiorul, nu rușii l-au construit pe cel nou.

– Nou sau vechi, adaug eu, mi-e teamă să nu semene cu ce-am văzut deja: o întăritură de pământ, găurită de câteva zeci de porți; nu tu monumente, nu tu clădiri, ci doar eternele bazare ale Orientului!

Nu m-am înșelat, și patru ore sunt chiar prea mult pentru a vizita ambele Yarkanduri, dintre care cel nou se numește *shar*. Din fericire, yarkandezele au dreptul de a circula pe străzile mărginite de colibe prăpădite de paiantă, așa cum fac de pe vremea *dadkwah*-ilor, vechii guvernatori ai provinciei. Se pot deda plăcerii de a privi și de a fi privite, iar această plăcere este împărtășită de *farang*, cum li se spune străinilor, de oriunde ar veni. Asiaticele sunt foarte drăguțe. Poartă cozi lungi, au corsaje garnisite cu galoane în formă de V, rochii în culori vii cu broderii chinezești din mătase de Khotan, cizme cu model și tocuri înalte, turbane cochete, sub care se desenează părul negru și sprâncenele unite.

Un număr oarecare de călători chinezi care coboară la Yarkand sunt înlocuiți de călători de același fel – printre alții, vreo douăzeci de hamali –, și plecăm, la ora opt seara.

În timpul nopții, parcurgem cei trei sute cincizeci de kilometri care despart Yarkandul de Khotan.

O vizită pe care am făcut-o în vagonul de bagaje din față mi-a confirmat faptul că lada e la locul ei. Niște sforăituri dovedesc că tânărul Kinko e tot în ea și doarme buștean. N-am de ce să-l trezesc, așa că îl las să viseze la adorabila lui româncă.

A doua zi, Popov îmi spune că trenul a trecut prin Kargalik, punctul în care se întâlnesc drumul Kilianului și cel al Tongului. Noaptea a fost răcoroasă, fiindcă ne aflăm încă la altitudinea de o mie două sute de metri. Începând din stația Guma, calea ferată merge drept de la vest la est, aproape pe paralela treizeci și șapte – aceea care trece, în Europa, prin Sevilla, Siracuza și Atena.

Am văzut un singur curs de apă cu o oarecare importanță, Karakash-ul, pe care merg la vale câteva plute în derivă, iar în vaduri, caii și măgarii umblă în șir indian, printre bancurile de pietriș. Râul se intersectează cu calea ferată la o sută de kilometri de Khotan, unde am ajuns la ora opt dimineața.

Două ore de oprire, și, cum orașul pare a le prefața pe cele chinezești, am vrut să-mi formez o impresie rapidă.

De fapt, ai zice că e vorba despre un oraș turkmen clădit de chinezi – sau despre un oraș chinezesc clădit de turkmeni. Și construcțiile, și locuitorii poartă semnul acestei duble origini. Moscheile au o aparență de pagode, iar pagodele au o aparență de moschei.

Așa că nu sunt surprins de faptul că domnul și doamna Caterna, care nu au vrut să rateze ocazia de a pune piciorul pe pământ chinezesc, sunt dezamăgiți.

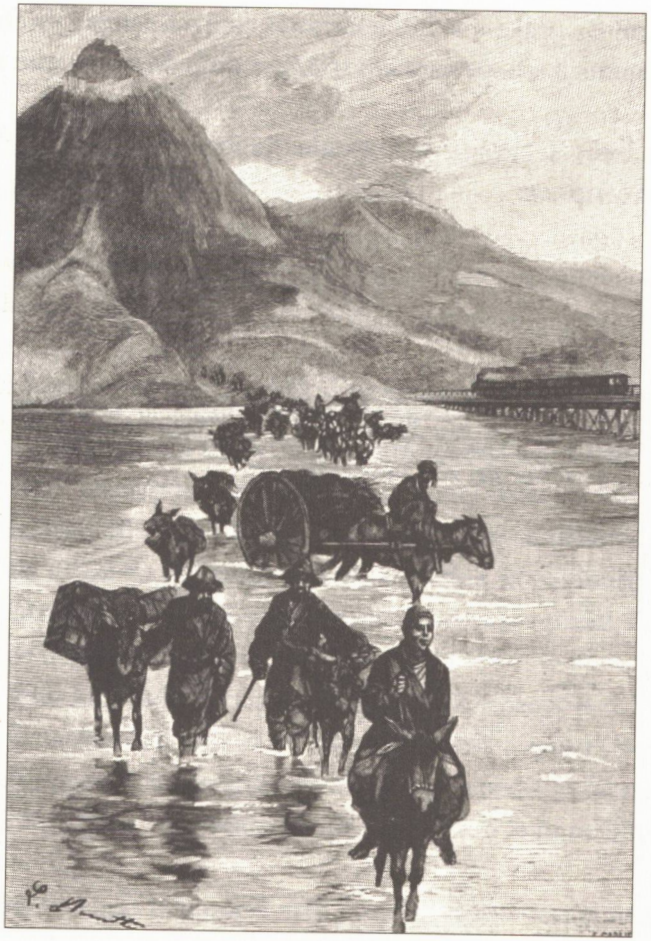
– Domnule Claudius, remarcă tenorul, în decorul ăsta nu prea ai cum juca *Cucerirea Pekinului*!

– Dar încă n-am ajuns la Pekin, dragul meu domn Caterna.

– Așa e, trebuie să avem puțină răbdare.

– Ba chiar puțin mai multă răbdare, așa cum spun italienii.

– Ei, știu eu ce știu, dacă spun așa!



În vaduri, caii și măgarii umblă în șir indian, printre bancurile de pietriș.

Atunci când suntem pe punctul de a urca la loc în vagon, îl văd pe Popov că aleargă spre mine, strigând:

– Domnule Bombarnac...

– Ce e, Popov?

– Un angajat al telegrafului m-a întrebat dacă nu există în tren un corespondent de la *Secolul XX*.

– Un angajat al telegrafului...?

– Da, și când i-am confirmat, mi-a dat telegrama asta pentru dumneavoastră.

– Dă-mi-o... dă-mi-o! Iau telegrama, care mă aștepta de câteva zile. O fi vreun răspuns la cea pe care am trimis-o de la Merv, despre mandarinul Yen Lu?

O deschid... o citesc... și îmi cade din mâini.

Iată ce conținea:

Claudius Bombarnac reporter Secolul XX
Khotan Turkestan Chinez.

Nu corp mandarin în transport la Pekin ci tezaur imperial valoare cincisprezece milioane trimis din Persia în China. Fapt anunțat în ziarele Paris acum opt zile pe viitor fiți mai bine informat.

XVIII

– Milioane. Iată ce conține așa-zisul vagon mortuar, milioane!

Fără să vreau, această frază imprudentă tocmai mi-a scăpat, așa încât secretul comorii imperiale a fost aflat dintr-odată de toată lumea, angajați ai gării și călători din tren. Astfel, din motive de securitate, guvernatorul persan, în acord cu guvernul chinez, a pretins că se transportă corpul unui mandarin, când de fapt e vorba despre tezaurul imperial, în valoare de cincisprezece milioane de franci...

Să mă ierte Dumnezeu, ce gafă – explicabilă, e drept –, dar ce gafă am făcut! Dar ce motive aș fi avut să nu cred ceea ce mi-a spus Popov și ce motive ar fi avut Popov să nu creadă ceea ce i-au spus persanii care-l păzeau pe mandarinul Yen Lu?... N-aveam niciun motiv de a le pune buna-credință la îndoială.

Sunt foarte umilit în amorul meu propriu de cronicar și foarte supărat pentru chemarea la ordine pe care mi-a atras-o gafa făcută. Totuși, mă feresc să spun ceva despre necazul meu, nici măcar maiorului. Vă vine să credeți? La Paris, *Secolul XX* știe mai bine ce se întâmplă în marele transasiatic decât știu eu, care merg cu el! S-a aflat că remorcăm un tezaur imperial, iar eu habar n-aveam! Acum, secretul e divulgat, toată lumea va fi informată că acest tezaur, compus din aur și pietre prețioase date mai demult în grija șahului persan, este returnat proprietarului legitim, Fiul Cerului.

De asta a luat trenul de la Dușak domnul Faruskiar, care, în calitate de administrator al companiei, știa despre ce e vorba. Pentru a însoți tezaurul până la destinație. De aceea și el, și Ghangir – și cei trei mongoli, agenții lor – au supravegheat atât de atent prețiosul vagon, de aceea s-au arătat atât

de neliniștiți atunci când a rămas în urmă, după ruptura barei, de aceea au fost atât de porniți să-l recupereze... Da! Acum totul se explică!

Și tot din pricina asta, o companie de soldați chinezi a venit să ia în primire vagonul la Kașgar, atunci când persanii au primit liber! De aceea Pan Chao nu auzise niciodată vorbindu-se despre mandarinul Yen Lu. Niciun personaj cu acest nume nu a existat vreodată în Imperiul Celest!

Am plecat la ora reglementară, și, așa cum vă puteți închipui, călătorii nu vorbeau decât despre milioanele care ar putea îmbogăți pe toată lumea din tren.

– Vagonul ăsta așa-zis funerar mi s-a părut tot timpul suspect, îmi spune maiorul Noltitz, de asta l-am și întrebat pe Pan Chao despre răposatul mandarin.

– Da, îmi aduc aminte, îi răspund, și, la vremea respectivă, nu am înțeles de ce îi puneți întrebarea. Dar, oricum, se dovedește că tragem după noi o comoară...

– Și aș adăuga, reia maiorul, că bine face guvernul chinez că a asigurat o escortă de douăzeci de oameni înarmați. De la Khotan până la Lan Chu, trenul are de mers două mii de kilometri prin deșert, iar securitatea căii ferate lasă de dorit pe teritoriul Gobiului...

– Cu atât mai mult, domnule maior, cu cât, din ceea ce mi-ați zis, redutabilul Ki Tsang a fost semnalat prin provinciile sudice ale Imperiului Celest...

– Chiar așa, domnule Bombarnac, și o lovitură de cincisprezece milioane nu e de lepădat, pentru un șef de bandă.

– Dar de unde ar putea ști acest șef de trimiterea comorii imperiale?...

– Oamenii de felul ăsta știu întotdeauna ceea ce au nevoie să știe.

„Așa e", mă gândesc, „și chiar dacă nu citesc *Secolul XX*!"

Și mă înroșesc amintindu-mi de gafa mea, care o să-mi atragă bineînțeles blestemele lui Chincholle[1].

Între timp, pe platforme au loc tot felul de discuții. Fiecare spune ce-i trece prin cap. Unul preferă să călătorească cu câteva milioane în loc să tragă

[1] Charles Henri Hypollite Chincholle (1843–1902) este considerat părintele jurnalismului francez. (n.red.)

după el un cadavru, fie acesta și al unui înalt mandarin. Altul consideră că transportul unei asemenea comori nu poate fi lipsit de pericol pentru călători. Iar asta e chiar ideea pe care o susține baronul Weissschnitzerdörfer într-o ieșire furioasă împotriva lui Popov.

– Trebuia să ne preveniți, domnule, trebuia să ne preveniți, îi repetă el. Milioanele astea – știm acum că merg cu noi, cu trenul, ceea ce ne-ar putea expune unor atacuri!... Iar un atac, chiar dacă îl respingem, ar atrage întârzieri, iar întârzierile... nu pot să admit așa ceva. Nu, domnule, nu admit așa ceva!

– N-o să ne atace nimeni, domnule baron, răspunde Popov. Nimeni nu știe despre comoară!

– Zău? De unde știți, domnule? De unde știți?

– Vă rog frumos, calmați-vă.

– Nu! N-am să mă calmez. Și, dacă circulația va fi perturbată, o să cer socoteală companiei!

Sigur că da, o sută de mii de florini daune-interese, pentru domnul baron „Ocolul Lumii"! Mai bine hai să vedem ce fac ceilalți călători.

Așa cum ne așteptăm, Fulk Ephrinell nu poate privi incidentul decât dintr-un unghi foarte practic.

– E clar, spune el, că ne expunem la riscuri suplimentare considerabile prin preluarea tezaurului și, în cazul unui accident cauzat de asta, Life Travelers Society, unde sunt asigurat, ar refuza să plătească daune, fiindcă acestea cad cu totul în sarcina companiei Marii Căi Ferate Transasiatice.

– E adevărat, răspunde Miss Horatia Bluett, iar aceasta ar fi avut mari probleme cu Imperiul Celest dacă cele două vagoane rămase în urmă n-ar fi fost recuperate. Nu crezi, Fulk?

– Ai perfectă dreptate, Horatia!

Aha, „Horatia" și „Fulk"! Atât!

Cuplul anglo-american are dreptate. Această pierdere enormă ar fi imputată companiei, fiindcă aceasta e singura care avea cum să știe că e vorba despre un transport de aur și pietre prețioase, și nu despre rămășițele pământești ale mandarinului Yen Lu – lucru care îi antrenează responsabilitatea.

Cât despre soții Caterna, milioanele pe care le tragem după noi nu par să-i impresioneze. Toată povestea îl face pe tenor să spună doar:

– Îți dai seama, Caroline, ce teatru frumos s-ar putea construi cu banii ăștia?

Dar situația este cel mai bine rezumată de *clergyman*-ul care a urcat la Kașgar, reverendul Nathaniel Morse:

– Oricum, e cam neliniștitor să călătorești cu un butoi de praf de pușcă!

Are mare dreptate. Vagonul cu tezaurul imperial poate să facă să sară în aer tot trenul nostru.

Prima cale ferată construită în China, pe la 1877, a unit Shanghai cu Fuzhou. Cât despre Marea Cale Ferată Transasiatică, aceasta a urmat aproape integral traseul propus în 1874, prin Tașkent, Ghulja, Hami, Lanzhou, Singan și Shanghai. Traseul nu ajunge prin provinciile populate din centru, care pot fi comparate cu niște stupi plini de albine bâzâitoare și foarte productive. Atât cât e posibil, ea formează o linie dreaptă către Suzhou, înainte de a se curba către Lanzhou. Dacă ajunge în câteva orașe, asta se întâmplă numai prin intermediul unor legături care au fost create către sud și către sud-est. Printre altele, una dintre acestea, care duce la Taiyuan și Nanking, trebuie să lege aceste localități de provinciile Shanxi și Tongcheng. Dar, în această epocă, nu este încă dată în exploatare, fiindcă un viaduct se află în plină construcție.

Partea finalizată integral, care asigură o legătură directă prin întreaga Asie centrală, e linia principală a Marii Căi Ferate Transasiatice. Inginerii care au construit-o n-au avut dificultăți mai mari decât generalul Anenkov pe calea transcaspică. Deșerturile Karakum și Gobi se aseamănă. Aceeași suprafață orizontală, aceeași absență a ridicăturilor și depresiunilor, pe care calea ferată poate fi așezată la fel de ușor. Dacă ar fi trebuit să atace enormul lanț muntos compus din Kunlun, Nazhou, Amie și Gangar Oola, care se conturează la granița cu Tibetul, s-ar fi luptat cu atâtea obstacole, încât nu le-ar fi ajuns nici măcar o sută de ani ca să termine. Dimpotrivă, pe terenul plat și nisipos, calea ferată a avansat rapid până la Lanzhou.

De-abia în apropierea acestui oraș, iscusința inginerilor a trebuit să se ia la bătaie cu natura. Aici, calea ferată a pătruns prin provinciile Quanzhou, Shanxi și Pechili cu multă dificultate.

Pe parcurs, mă voi limita să menționez câteva dintre gările principale, în care trenul trebuie să oprească pentru a-și împrospăta provizia de apă și combustibil. În dreapta căii ferate, privirea urmează să fie distrasă tot timpul de munții îndepărtați de la orizont, care se împletesc, pentru a încadra la nord platoul tibetan. La stânga, ea se va rătăci prin interminabilele stepe ale lui Gobi. Aceste teritorii constituie, în ansamblu, adevărata Chină, iar calea ferată ni le va revela atunci când ne vom apropia de Lanzhou. Dar asta înseamnă că totul contribuie la ideea că a doua parte a călătoriei va fi destul de puțin interesantă – dacă nu cumva Dumnezeul cronicarilor va binevoi să ne binecuvânteze cu vreun incident, în compensație pentru lipsa de atractivitate a naturii. Oricum, mi se pare că situația are un număr de elemente din care, cu un pic de noroc și de imaginație, aș putea trage în cele din urmă profit.

La ora unsprezece, trenul pleacă din gara Khotan, și se face aproape ora două după-amiaza atunci când ajunge în Keria, după ce a lăsat în spate micile gări din Urang, Langar, Pola și Chiria.

În 1889–1990, acest traseu a fost parcurs exact la fel de Pevțov, de la Kotan la Lop Nor, pe la poalele lui Kunlun, munte care separă Turkestanul chinez de Tibet. Călătorul rus a luat la rând atunci Keria, Nia, Cherchen, la fel ca noi, chiar dacă mult mai greu, deoarece caravana lui a trecut prin numeroase dificultăți și pericole. Asta nu l-a împiedicat să raporteze relevee pe o întindere totală de zece mii de kilometri, fără a lua în considerare cotele de altitudine și longitudine ale unui număr de puncte geografice. Guvernul rus merită aplauze pentru felul cum a continuat opera lui Prievalski.

Din gara Keria, se zăresc încă spre sud-vest înălțimile Karakurumului și vârful Dapsang, căruia diferiți cartografi i-au atribuit o înălțime de peste opt mii de metri. La picioarele acestuia se întinde provincia Kașmir. Acolo, Indul începe să se adune, din izvoare la început modeste, pentru a deveni unul dintre marile fluvii ale peninsulei. Acolo se înalță, din platoul Pamir, și lanțul enorm al Himalayei, dominat de cele mai înalte vârfuri din lume.

De la Kotan, am parcurs o sută cincizeci de kilometri în patru ore. Foarte modest, dar în această porțiune a căii transasiatice nu vom ajunge la vitezele cu care eram obișnuiți pe transcaspică. Ori sunt mai lente locomotivele chinezești, ori, din cauza indolenței lor naturale, mecanicii își

Acolo se înalță, din platoul Pamir, și lanțul enorm al Himalayei, dominat de cele mai înalte vârfuri din lume.

închipuie că o medie de treizeci până la patruzeci de kilometri pe oră e cam tot ce poți scoate pe liniile Imperiului Celest.

La ora cinci după-amiază, altă oprire, Nia, unde generalul Pevțov a fondat un observator meteorologic. Am destul timp ca să târguiesc niște provizii de la cârciumioara gării. Știți pentru cine.

Călătorii pe care îi luăm, pe drum, sunt acum în exclusivitate chinezi, bărbați sau femei. Urcă rar în vagoanele de clasa I și, de altfel, parcurg doar distanțe scurte.

Nu am plecat decât de un sfert de oră atunci când Fulk Ephrinell mi se alătură pe platforma vagonului, cu aerul grav al unui comerciant care vrea să discute o afacere.

– Domnule Bombarnac, îmi spune el, vreau să vă cer un serviciu.

„Ia uite", mă gândesc, „și-a adus aminte de mine yankeul. Înseamnă că are nevoie de mine."

– Cu mare plăcere, dacă pot, domnule Ephrinell, îi răspund. Despre ce este vorba?

– Aș vrea să vă rog să fiți martorul meu.

– Un duel?!... Dar cu cine, vă rog?

– Cu Miss Horatia Bluett.

– Vă bateți cu Miss Horatia Bluett? strig, izbucnind în râs.

– Deocamdată nu... mă căsătoresc.

– Vă căsătoriți?...

– Da, e o femeie deosebită, foarte bună cunoscătoare a tuturor aspectelor comerțului, expertă în ținerea registrelor...

– Complimentele mele, dragă domnule Ephrinell! Puteți conta pe mine...

– Și, fără îndoială, pe domnul Caterna?...

– Cred că s-ar bucura și, dacă există și un banchet de nuntă, va cânta la desert...

– Poate cânta cât dorește, îmi răspunde americanul. Dar hai să trecem la martorii lui Miss Horatia Bluett.

– Da, aveți dreptate.

– Credeți că maiorul Noltitz ar accepta?...

– E rus, deci prea curtenitor pentru a refuza... Pot să-i propun eu, dacă doriți.

– Vă mulțumesc în avans. Cât despre al doilea martor... sunt puțin stânjenit... Englezul acela, Sir Francis Trevellyan...?

– N-o să scoateți de la el decât un semn din cap că „nu".

– Atunci baronul Weissschnitzerdörfer?...

– Nu, se grăbește fiindcă face înconjurul lumii, iar atunci când o să se apuce să semneze cu numele lui interminabil...

– Atunci, nu văd altă posibilitate decât tânărul Pan Chao... sau, în cel mai rău caz, șeful de tren, Popov...

– Da, cu siguranță, Pan Chao ar accepta cu mare plăcere... Dar nu ne grăbește nimic, domnule Ephrinell, și atunci când vom ajunge la Pekin, vom găsi foarte ușor un al patrulea martor...

– Cum adică la Pekin? Dar nu la Pekin vreau să mă căsătoresc cu Miss Horatia Bluett!

– Dar unde, la Suzhou sau la Lanzhou, în opririle acelea de câteva ore?...

– *Wait a bit*, domnule Bombarnac! Nouă, yankeilor, nu ne prea place să așteptăm.

– Și atunci, unde?...

– Aici.

– Aici, în tren?...

– Da, în tren.

– În acest caz, o să vă spun eu: *Wait a bit!*

– Nu aștept mai mult de douăzeci și patru de ore.

– Stați puțin, ca să facem căsătoria, ne trebuie...

– Un cleric american. Și îl avem pe reverendul Nathaniel Morse.

– Și e de acord?

– Dacă e de acord?... Ar căsători tot trenul, dacă i s-ar cere.

– Bravo, domnule Ephrinell!... O căsătorie în tren, asta e ceva interesant.

– Domnule Bombarnac, știți cum se spune, nu lăsa pe mâine ce poți face azi.

– Da, știu... *Time is money*...

– Ba nu! *Time is time*, pur și simplu, și nu trebuie să pierdem niciun pic, niciodată, nici măcar un minut. Fulk Ephrinell îmi strânge mâna și, așa cum i-am promis, încep să fac demersurile pe lângă martorii necesari pentru ceremonie.

Se înțelege de la sine că atât comerciantul, cât și comercianta sunt liberi, pot dispune de persoana lor și deci contracta căsătoria în fața reverendului, așa cum se face în America, fără toate plicticoasele formalități preliminare cerute în Franța și alte țări la fel de interesate de formalități. Oare e bine

sau e rău? Americanii consideră că e chiar foarte bine și, cum a zis Cooper, așa cum ți-e bine la tine acasă, ți-e bine peste tot.

Mă adresez întâi maiorului Noltitz, care acceptă cu plăcere să fie martorul lui Miss Horatia Bluett.

– Sunt ceva de speriat yankeii ăștia! îmi spune el.

– Tocmai fiindcă nu îi sperie nimic, domnule maior.

Aceeași propunere i-o fac și tânărului Pan Chao.

– Încântat, domnule Bombarnac! îmi răspunde acesta. Accept cu toată plăcerea să fiu martorul adorabilei și adoratei Miss Horatia Bluett! Dacă o căsătorie între o englezoaică și un american, cu martori francezi, ruși și chinezi, nu oferă toate garanțiile fericirii viitoare, ce altceva le-ar putea oferi?

Vine apoi rândul domnului Caterna.

Pus pe glume ca întotdeauna, tenorul acceptă nu odată, ci de două ori.

– Ha! Ce idee de vodevil sau de operetă! strigă el. Avem deja *Nuntă cu tambur major*, *Nuntă cu măslini*, *Nuntă la lumina felinarelor*... Ei bine, o să avem și *Nuntă pe calea ferată* sau *Nuntă cu aburi*. Ce titluri grozave, domnule Claudius! Stimatul dumneavoastră yankeu poate conta pe mine! Ce vrea mai degrabă? Un martor bătrân sau tânăr? Tată de familie sau june-prim? Marchiz sau țăran? Să aleagă, o să fac cum vrea...

– N-aveți decât să vă jucați propriul rol, domnule Caterna, îi răspund. Dă bine în peisaj!

– Și doamna Caterna va face parte din suită?...

– Cum să nu?... Domnișoară de onoare!

În orice caz, în ce privește tot protocolul, nu e cazul să ne arătăm prea pretențioși, într-un tren.

Cât despre ceremonie, s-a făcut prea târziu ca să aibă loc chiar în această seară. Fulk Ephrinell află, însă, că pregătirile au fost făcute și are câteva dispoziții de dat. Ceremonia trebuie să aibă loc mâine dimineață. Călătorii vor fi invitați să asiste în păr, iar domnul Faruskiar a binevoit și el să promită că ne va onora cu prezența.

În timpul cinei, nu se vorbește decât despre asta. După ce îi complimentează pe viitorii soți, care răspund cu o grație tipic anglo-saxonă, toți promit să își pună semnătura pe contract.

– Iar noi vom onora semnăturile dumneavoastră! spune Fulk Ephrinell, pe tonul unui negustor care încheie o tranzacție.

După ce se lasă noaptea, mergem la culcare visând la sărbătoarea de a doua zi. Îmi fac plimbarea obișnuită, până la vagonul ocupat de jandarmii chinezi, și constat că tezaurul Fiului Cerului este bine păzit. O jumătate din companie veghează, în timp ce jumătatea cealaltă doarme.

Către ora unu dimineața, reușesc să-i fac o vizită lui Kinko, ca să îi dau proviziile cumpărate din gara de la Nia. Tânărul român e vesel, s-a liniștit. Nu se mai așteaptă la alte dificultăți și crede că va ajunge la Pekin bine-mersi.

– O să mă îngraș în lada asta, îmi spune el.

– Ai grijă, îi răspund râzând, că n-ai să mai poți ieși!

Îi povestesc apoi despre nunta Ephrinell-Bluett – cum va fi celebrată a doua zi, cu mare pompă.

– Ah! suspină el. Ei doi nu sunt obligați să aștepte până la Pekin!

– Da, Kinko, dar am senzația că o căsătorie contractată în asemenea condiții nu e foarte solidă. În fine, până la urmă îi privește pe originalii ăștia...

La ora trei dimineața, avem o oprire de patruzeci de minute în gara din Cherchen, aproape de poalele lanțului muntos Kunlun. Nimeni dintre noi n-a apucat să vadă nimic din țara asta tristă și dezolată, lipsită de copaci și verdeață, pe care calea ferată o traversează către nord-est.

Când se face din nou ziuă, trenul nostru aleargă pe porțiunea de patru sute de kilometri care desparte Cherchenul de stația Charkalyk, iar soarele mângâie cu razele lui o câmpie imensă, acoperită de eflorescențe saline.

XIX

Când mă trezesc, mi se pare că ies dintr-un vis urât. Și nu e vorba despre unul dintre acele vise care se cer interpretate după principiile *Cheii de aur*[1]. Nu! E foarte clar: șeful bandiților, Ki Tsang, care pregătește o lovitură pentru a pune mâna pe tezaurul chinezesc, atacă trenul în câmpiile de sud ale Gobiului... Vagonul e spart, prădat, devalizat... Aurul și pietrele prețioase, în valoare de cincisprezece milioane, sunt smulse din mâinile jandarmilor chinezi, care pier după o luptă curajoasă... Cât despre călători... Încă două minute de somn, și le-aș fi aflat soarta, la fel ca pe a mea.

Dar toate acestea se risipesc în aburii nopții. Visele nu sunt niște fotografii care păstrează imaginea multă vreme: se ofilesc la soare și sfârșesc prin a se șterge cu totul.

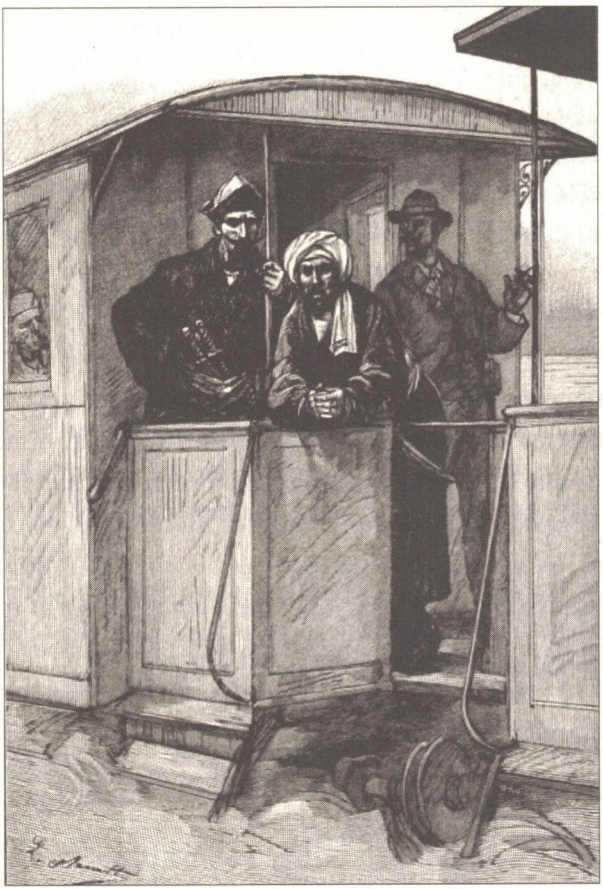
Făcându-mi turul obișnuit al trenului, de la un capăt la altul, ca un burghez care se plimbă prin orășelul lui, sunt oprit de maiorul Noltitz. Atunci când îmi strânge mâna, îmi arată un mongol instalat la clasa a II-a și îmi spune:

– Ăsta nu e dintre cei pe care i-am luat la Dușak, odată cu administratorul Faruskiar și Ghangir.

– Da, așa e, îi răspund maiorului, n-am văzut niciodată fața asta în tren.

Atunci când îl întreb, Popov îmi spune că mongolul a urcat în gara Cherchen. Ba chiar, adaugă el, administratorul a stat puțin de vorbă cu el, de unde trag concluzia că noul călător trebuie să fie și el unul dintre agenții companiei Marii Căi Ferate Transasiatice.

[1] Basm german de Frații Grimm, în care protagonistul găsește din întâmplare o cheiță aurie și o casetă, lăsând cititorul să se întrebe până la final ce se află înăuntrul ei. (n.red.)



Ghangir și administratorul sunt pe platforma din față a vagonului nostru...

Altfel, nu l-am văzut deloc pe domnul Faruskiar în timpul plimbării mele. Oare a coborât într-una din haltele dintre Cherchen și Charkalyk, unde trebuie să fi ajuns la ora unu după-amiază?...

Nu, Ghangir și administratorul sunt în acest moment pe platforma din față a vagonului nostru. Par a fi prinși într-o conversație animată, din care nu se întrerup decât pentru a se uita, cu o nerăbdare vizibilă, undeva către nord-est. Oare le-a adus mongolul care s-a urcat de curând vreo știre care i-a făcut să iasă din rezerva și calmul obișnuit? Și iată că-mi dau frâu liber imaginației, visând la aventuri, atacuri ale bandiților ca acela pe care tocmai l-am visat...

Sunt trezit la realitate de reverendul Nathaniel Morse, care vine să-mi spună:

– Ne vedem azi... la ora nouă... Nu uitați, domnule.

Chiar așa, căsătoria lui Fulk Ephrinell și a lui Miss Horatia Bluett... Jur, uitasem cu totul. Am destul timp ca să mă întorc în toaleta vagonului nostru. Ce pot face mai bine e să-mi schimb lenjeria, dacă nu pot să-mi schimb hainele. Și trebuie să fac asta. E cazul ca eu, unul din cei doi martori ai mirelui, să fiu măcar prezentabil, din moment ce, în mod sigur, celălalt, domnul Caterna, va fi magnific.

Și, cu adevărat, tenorul se vârâ-n vagonul de bagaje – ceea ce mă face să tremur un pic pentru bietul Kinko – și, cu ajutorul lui Popov, își scoate dintr-una din valize un costum un pic șifonat, dar care cu siguranță va face furori la ceremonia nupțială: o haină de culoarea untului, cu nasturi de metal și un buchet la butonieră, o cravată cu un diamant neverosimil, pantaloni vișinii țesuți cu fir de aramă, o vestă cu floricele, ciorapi dungați, mănuși de mătase amestecată cu bumbac, pantofi fini, negri, și o căciulă cenușie, cu păr lung. Câți miri, sau mai degrabă unchi de miri de la țară, trebuie să fi jucat tenorul nostru în ținuta asta tradițională!... De altfel, arată superb, cu fața veselă și barba proaspăt rasă, obrajii albăstrui, ochii la pândă și buzele trandafirii.

Doamna Caterna nu e mai puțin dichisită. Și-a scos și ea costumul din garderobă, de domnișoară de onoare: un corsaj bine prins, cu nervuri încrucișate, o fustă scurtă de lână verde, ciorapi mov bine întinși, pălărie de paie ornată cu flori artificiale cărora le lipsește doar parfumul, o umbră de negru sub pleoape și de roșu pe pomeți. E o tânără soție de provincie și, dacă soțul ei și cu ea au de gând să joace vreo scenetă rurală după banchet, sunt convins că o să obțină o mulțime de aplauze.

Ora nouă, la care trebuie să înceapă ceremonia, va fi anunțată de clopotul tenderului, care va fi făcut să bată din plin, ca un clopot de capelă. Cu un pic de imaginație, am putea să ne credem într-un sat. Dar unde va chema clopotul martorii și invitații?... În vagonul-restaurant, care, observ, a fost aranjat convenabil pentru ceremonie.

Nu mai e un vagon-restaurant, e un vagon-salon, dacă îmi dați voie să folosesc această expresie. Masa cea mare a fost strânsă și a făcut loc

Doamna Caterna nu e mai puțin dichisită.

unei măsuțe, care va servi de birou. Câteva flori, cumpărate în gara din Cherchen, sunt aranjate în colțurile vagonului, care e suficient de încăpător pentru aproape toți participanții. Iar cei care nu vor încăpea vor putea sta pe platforme.

Călătorii au fost anunțați prin niște pancarte simple, așezate la intrarea în vagoanele de clasa I și a II-a. Pe ele se află următorul mesaj:

„Domnul Fulk Ephrinell, de la Casa Strong Bulbul and Co. din New York, are onoarea de a vă invita la căsătoria lui cu Miss Horatia Bluett, de

la Casa Holmes-Holme din Londra, care va fi celebrată în vagonul-restaurant al Marelui Tren Transasiatic, azi, 22 mai, de la ora nouă dimineața fix, de către reverendul Nathaniel Morse, din Boston.

Miss Horatia Bluett, de la Casa Holmes-Holme, are onoarea de a vă invita la căsătoria ei cu domnul Fulk Ephrinell, de la Casa Strong Bulbul and Co. din New York, care va fi celebrată" etc.

Vă jur, dacă nu scot o sută de rânduri de cronică din toată povestea, mă las de meserie.

Până una-alta, aflu de la Popov locul exact în care trenul se va afla în momentul ceremoniei.

Popov mi-l arată pe harta pe care am primit-o. Punctul e situat la o sută cincizeci de kilometri de stația Charkalyk, în plin deșert, în mijlocul unei câmpii traversate de un mic afluent al lui Lop Nor. Preț de douăzeci de leghe, nu vom întâlni nicio gară, așa că ceremonia nu va fi întreruptă de opriri.

Se înțelege că la ora opt și jumătate, domnul Caterna și cu mine suntem la post, gata să ne îndeplinim misiunea.

Maiorul Noltitz și Pan Chao s-au aranjat și ei corespunzător pentru ceremonie. Maiorul e serios ca un chirurg care urmează să taie un picior, iar chinezul are acel aer un pic batjocoritor pe care l-ar avea un parizian la o nuntă de provincie.

Cât despre doctorul Tio King și al său Cornaro, vor participa și ei la ceremonie, unul în brațele celuilalt. Nobilul venețian era celibatar, dacă nu mă înșel. Dar nu cred că a formulat vreo opinie specifică despre căsătorie, privită din punctul de vedere al consumului de radical umed – dacă nu cumva a făcut-o la începutul capitolului intitulat: „Mijloace sigure și lesnicioase de a rezolva urmările diverselor accidente care ne amenință viața".

– Ca să fiu sincer, spune Pan Chao, după ce mi-a citat titlul, mă gândesc dacă nu cumva căsătoria ar putea fi inclusă printre aceste accidente!

Ora nouă fără un sfert. Nimeni nu i-a văzut încă pe viitorii soți. Miss Horatia Bluett este închisă într-una dintre toaletele din primul vagon și, fără îndoială, se ocupă de retușul propriei ținute. E foarte probabil ca, la rândul lui, Fulk Ephrinell să-și facă ultima buclă la nodul cravatei, să-și

lustruiască pentru ultima oară inelele, brelocurile și celelalte tinichele din trusa lui de giuvaiere ambulantă. Nu-mi fac griji, o să apară imediat ce clopotul va începe să bată.

Nu-mi pare rău decât de un lucru: că domnul Faruskiar și Ghangir sunt prea ocupați pentru a participa la festivitate. Oare de ce continuă să scruteze cu privirea nemărginirea deșertului? În fața ochilor lor se întind nu stepele cultivate ale regiunii Lop Nor, ci Gobiul, care e arid, trist și mohorât, exact cum reiese din relatările care se datorează domnilor Grijmailo, Blanc și Martin. Aș vrea foarte tare să știu din ce motiv cei doi îl studiază cu atâta perseverență.

– Dacă nu mă înșală nasul, îmi spune maiorul Noltitz, se întâmplă ceva.

Ce vrea să spună?... Dar clopotul tenderului, lovit, își transmite semnalul vesel. Ora nouă – e timpul să mergem în vagonul-restaurant.

Domnul Caterna mi s-a alăturat și îl aud fredonând:

Clopotul din turnuleț
Dintr-odat-a răsunat...

În același timp, doamna Caterna dă replica trioului din *Doamna albă* cu refrenul din *Dragonii din Villars*:

Și sună, sună, sună,
Sună clopoțeii...

Apoi face un gest oblic, ca și când ar trage de o frânghie, așa cum îl fac toți actorii.

Călătorii formează o procesiune și se pun în mișcare: întâi cei patru martori, apoi invitații care vin din cele două capete ale satului – vreau să spun, ale trenului –, chinezi, câțiva turkmeni, un oarecare număr de tătari, bărbați sau femei, foarte curioși să asiste la ceremonie. Cât despre cei patru mongoli, aceștia au rămas pe ultima platformă, aproape de vagonul cu tezaurul, pe care nici soldații chinezi n-au voie să-l părăsească nicio clipă.

Ajungem în vagonul-restaurant.

Clergyman-ul este așezat la măsuță, pe care se află actul de căsătorie, pregătit conform cerințelor. E în mod evident versat în astfel de operațiuni, în egală măsură matrimoniale și comerciale.

Cuplul Ephrinell-Bluett nu a apărut încă.

– Ca să vezi! îi spun tenorului. Oare s-au răzgândit?

– Dacă s-au răzgândit, răspunde râzând tenorul, reverendul o să facă bine să ne recăsătorească pe mine și pe soția mea în locul lor... doar ne-am îmbrăcat de nuntă și nu am niciun chef să ne fi pus costumele degeaba!... Nu-i așa, Caroline?

– Ba da, Adolphe, răspunde fandosindu-se subreta.

Dar n-avem de ce să refacem căsătoria domnului și doamnei Caterna. Iată-l pe domnul Fulk Ephrinell, îmbrăcat exact ca ieri, dar – detaliu demn de luat în seamă – cu un creion după urechea stângă, fiindcă onestul comerciant tocmai a terminat o situație pentru casa lui din New York.

Iat-o și pe Miss Horatia Bluett, la fel de slabă, uscată și colțuroasă ca toate comerciantele britanice, cu mantaua peste costumul de călătorie și, în chip de bijuterii, cu o legătură de chei zornăitoare, care îi atârnă de centură.

Asistența se ridică în picioare, politicos, la apariția viitorilor miri. După ce salută în dreapta și-n stânga, cei doi „își iau puțin timp", cum ar spune domnul Caterna. Apoi se îndreaptă către *clergyman*, care s-a îndreptat de spate și ține sub palmă o Biblie deschisă cu siguranță la pagina în care Isaac, fiul lui Avraam și al Sarrei, o ia de soție pe Rebeca, fiica Rahelei.

Dacă am avea și un armoniu care să cânte muzica de nuntă, ne-am putea crede într-o capelă...

Dar se aude și muzica! Dacă nu e chiar un armoniu, e fratele lui mai mic, un acordeon pe care domnul Caterna îl stoarce în mâini. Ca vechi marinar, știe să mânuiască și acest instrument de tortură și iată-l intonând „Andante"-le pleoștit din *Norma*, cu cele mai acordeonistice nuanțe!

Asta pare să le provoace o plăcere extremă oaspeților din Asia centrală. Nicicând urechile lor nu au mai fost vrăjite de demodata melodie, pe care aparatul pneumatic o redă într-un mod atât de expresiv!

În fine, cum totul are un sfârșit în această lume tristă – chiar și „Andante"-le din *Norma* –, reverendul Nathaniel Morse începe să îi binecuvânteze pe viitorii soți cu discursul pe care l-a ținut deja de atâtea ori în

astfel de împrejurări: „Două suflete care se contopesc... Carne din carne... Creșteți și vă înmulțiți..."

După capul meu, ar fi fost mai bine să fonfăie pe nas, avocățește:

„Dinaintea noastră, notarul *clergyman*, s-a dat azi actul de înființare a întreprinderii Ephrinell Bluett and Co..."

Dar n-apuc să-mi duc gândul la sfârșit. Din fața locomotivei se aud niște strigăte. Frânele pe care s-a apăsat brusc scârțâie strident. Trenul încetinește, scuturându-se de câteva ori. Apoi, un șoc violent oprește vagoanele, într-un nor de nisip...

Ce abatere de la ceremonia nupțială, și asta, „imediat ce-am deschis linia", cum spun telegrafiștii!

În vagonul-restaurant, totul – oameni, mobile, miri și martori – s-a răsturnat cu susu'-n jos. Nimeni nu s-a putut ține pe picioare. E un balamuc de nedescris, în care strigătele de groază și gemetele prelungite se amestecă... Dar, de fapt, nu s-a întâmplat nimic rău, mă grăbesc să vă spun, fiindcă oprirea nu a fost chiar atât de bruscă.

– Repede... jos! îmi spune maiorul.

XX

Într-o clipă, călătorii, mai mult sau mai puțin zdreliți și speriați, s-au repezit cu toții afară. Nu se aud decât plângeri și întrebări, în trei sau patru limbi diferite, într-un balamuc generalizat.

Domnul Faruskiar, Ghangir și cei patru mongoli au sărit primii jos. S-au postat toți chiar pe linie, cu *kandjiar*-ul într-o mână și revolverul în cealaltă. Nu ne mai putem îndoi: ni s-a pus la cale o ambuscadă, vom fi jefuiți.

E adevărat, șinele lipsesc pe o porțiune de vreo sută de metri, iar locomotiva, după ce a sărit pe traverse, a adunat în fața ei o grămadă de nisip și s-a oprit.

– Incredibil! Nici n-au terminat linia ferată și mi-au luat banii pe un bilet de la Tbilisi la Pekin?... Iar eu am luat Transasiaticul ca să câștig nouă zile pentru ocolul lumii!

Recunosc vocea irascibilă a baronului în frazele iritate aruncate lui Popov. Dar, de data asta, nu pe inginerii companiei ar trebui să fie supărat.

Îl interogăm pe Popov, în timp ce maiorul Noltitz e în continuare cu ochii ațintiți asupra domnului Faruskiar și a mongolilor.

– Baronul greșește, ne spune Popov. Linia a fost terminată, și dacă o sută de metri de șine lipsesc aici, e o mână criminală...

– Ca să oprească trenul!... strig eu.

– Și ca să fure tezaurul care e dus la Pekin! răspunde domnul Caterna.

– Fără îndoială, spune Popov. Trebuie să ne pregătim de un atac...

– Oare cu Ki Tsang și banda lui avem de-a face? strig.

Ki Tsang!... Acest nume e acum pe buzele tuturor călătorilor, stârnind o groază de neexprimat. În acel moment, maiorul îmi spune, cu voce joasă:

– Dar de ce Ki Tsang... și nu domnul Faruskiar?...

– Cum, el, administratorul companiei?!

– La naiba, dacă e adevărat că în consiliul de administrație al companiei au fost cooptați câțiva vechi șefi de bandă, pentru a-i asigura protecția...

– Mi-e imposibil să cred așa ceva, domnule maior!

– N-aveți decât, domnule Bombarnac. Dar, cu siguranță, Faruskiar știa că așa-zisul vagon funerar conține milioane...

– Haideți, domnule maior, tocmai acum vă arde de glume?...

Nu. Nu e cazul să glumim, ci să ne apărăm. Și o să ne apărăm cu mult curaj.

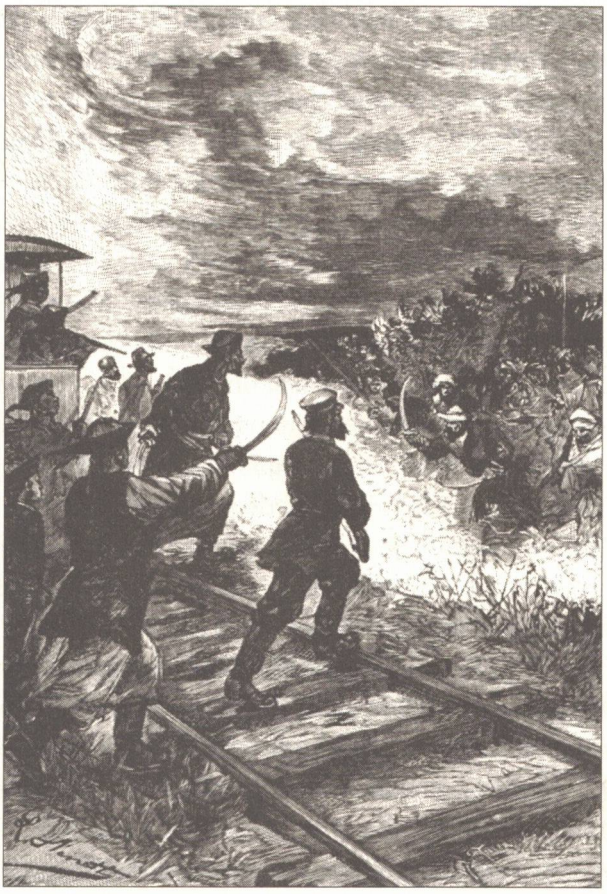
Ofițerul chinez și-a dispus oamenii în jurul vagonului cu tezaurul. Sunt douăzeci, iar noi, ceilalți călători, fără a socoti femeile, treizeci. Popov ne împarte arme, care au fost aduse pentru cazul unui atac. Maiorul Noltitz, domnul Caterna, Pan Chao, Fulk Ephrinell, mecanicul, fochistul, călătorii asiatici și europeni – toată lumea e ferm hotărâtă să lupte până la capăt.

În dreapta căii ferate, la o sută de pași, cresc o mulțime de tufișuri groase, adânci, un fel de junglă suspectă, în care, fără îndoială, s-au ascuns banditii, așteptând momentul prielnic pentru a se repezi asupra trenului.

Dintr-odată, izbucnesc strigăte. Tufișurile s-au dat la o parte, pentru a face loc unei bande care s-a repezit spre noi – în jur de șaizeci de mongoli nomazi din Gobi. Dacă răufăcătorii câștigă, trenul va fi prădat, tezaurul Fiului Cerului va fi furat și – ceea ce ne interesează cel mai tare – călătorii vor fi uciși până la unu, fără milă.

Și domnul Faruskiar, pe care maiorul Noltitz îl bănuiește?... Îl privesc... nu mai are aceeași expresie pe față. Chipul lui aspectuos e acum palid, s-a îndreptat de spate, aruncă priviri fulgerătoare de sub pleoapele imobile...

Haideți! Dacă m-am înșelat în privința mandarinului Yen Lu, cel puțin n-am confundat administratorul companiei transasiatice cu faimosul bandit din Yunan! Totuși, imediat ce mongolii au apărut, Popov le-a trimis pe doamna Caterna, Miss Horatia Bluett și pe celelalte femei, turkmene sau chineze, în vagoane, ca să fie în siguranță.



Tufișurile s-au dat la o parte, pentru a face loc unei bande care s-a repezit spre noi.

Nu sunt înarmat decât cu un revolver cu șase gloanțe, dar știu să mă servesc de el.

Ah! Voiam incidente, accidente, impresii de călătorie!... Ei bine, cronicarul o să aibă cronică, pentru onoarea reportajului și gloria *Secolului XX*! Cu condiția să iasă viu și nevătămat din toată povestea asta...

Dar oare n-am putea să îi dezorganizăm pe atacatori prăjindu-i întâi creierii lui Ki Tsang, dacă Ki Tsang e cel care ne-a întins capcana?... Asta ar fi o mutare decisivă.

După ce au descărcat o primă salvă din armele lor, banditii și le agită, scoțând strigăte feroce. Domnul Faruskiar, cu pistolul într-o mână și

kandjiar-ul în cealaltă, s-a repezit la ei, cu ochii scânteind și buzele acoperite de o ușoară spumă. Ghangir e lângă el, urmat de cei patru mongoli, pe care îi îndeamnă cu vocea și cu gesturile...

Maiorul Noltitz și cu mine ne repezim și noi în mijlocul atacatorilor. Domnul Caterna a pornit înaintea noastră, cu gura deschisă și dinții lui albi gata să muște, clipind din ochi și agitând revolverul. Vechiul marinar s-a trezit în tenor și în marele prim-comic, provocat de împrejurări.

– Nenorociții, strigă el, vor să ne abordeze!... Vor să ne scufunde!... Înainte, pentru drapel!... Foc de la tribord!... Foc de la babord!... Foc de peste tot! Iar acum nu mai are în mână un pumnal de recuzită sau pistoale cu praful de pușcă inofensiv al lui Édouard Philippe. Nu! Se leagănă marinărește, cu câte-un revolver în fiecare mână, lovește în dreapta, în stânga, cum zice – de la tribord, de la babord, de peste tot!

La rândul lui, tânărul Pan Chao înfruntă bandiții curajos, cu surâsul pe buze, antrenându-i în încăierare și pe ceilalți călători chinezi. Popov și ceilalți angajați ai trenului își fac datoria cu bravură. Până și Sir Francis Trevellyan, din Trevellyan Hall, se bate cu un sânge rece metodic, în timp ce Fulk Ephrinell s-a lăsat în voia furiei lui de yankeu, nu mai puțin iritat de întreruperea propriei nunți decât de pericolul în care se află cele patruzeci și două de pachete ale sale cu dinți artificiali. Și nici măcar nu știu dacă a doua grijă nu contribuie mai tare la înflăcărarea lui...

Pe scurt, din toate acestea reiese că banda de răufăcători se lovește de o rezistență mai dârză decât se aștepta.

Dar baronul Weissschnitzerdörfer?... Ei bine, baronul se numără printre cei mai îndârjiți. Transpiră sânge și e cuprins de o furie care riscă să-i fie fatală. De mai multe ori, trebuie să-i sărim în ajutor. Șinele scoase, trenul oprit, atacul în plin deșert Gobi, întârzierile care decurg de aici... asta înseamnă că va pierde pachebotul la Tientsin, că ocolul lumii va fi compromis, itinerariul va fi întrerupt înainte de a parcurge măcar un sfert din el! Ce lovitură dată amorului-propriu germanic!

Domnul Faruskiar, eroul meu – fiindcă nu-i mai pot spune altfel –, dă dovadă de o temeritate extraordinară, repezindu-se acolo unde e mai greu și, după ce și-a terminat gloanțele, mânuiește *kandjiar*-ul ca un om care a văzut moartea de aproape nu o dată, dar nu s-a temut nicicând de ea.

Deja sunt răniți și de o parte, și de alta. Poate chiar morți, printre călătorii întinși pe jos. Un glonț mi-a atins umărul, dar e doar o zgârietură, pe care abia am simțit-o. Reverendul Nathaniel Morse nu a considerat că statutul de față bisericească îi cere să rămână cu brațele încrucișate și, după cum se servește de revolver, nu e chiar novice în materie de arme de foc. Domnul Caterna are căciula găurită și, țineți cont, e căciula lui de nuntaș, gri, cu blană pufoasă. Așa că trântește o înjurătură marinărească, care amestecă tunetele cu sabordurile. Apoi, cu o lovitură bine țintită, îl pune jos imediat pe nenorocitul care a avut nesimțirea de a-i strica frumusețe de podoabă.

Lupta durează deja de vreo zece minute, din ce în ce mai palpitant. Numărul oamenilor scoși din luptă crește de ambele părți, iar deznodământul e încă neclar. Domnul Faruskiar, Ghangir și mongolii s-au repliat lângă prețiosul vagon, de care jandarmii chinezi nu s-au dezlipit nicio clipă. Dar doi sau trei dintre aceștia au fost loviți mortal, iar ofițerul a fost ucis cu un glonț în cap. Așa că eroul meu își pune în acțiune curajul cel mai ardent, pentru a apăra tezaurul Fiului Cerului.

Faptul că lupta se prelungește mă neliniștește. Cu siguranță, va continua atâta timp cât șeful bandei – un bărbat înalt, cu barbă neagră – își va asmuți banditii împotriva trenului. Până acum, gloanțele l-au ocolit și, în ciuda tuturor eforturilor noastre, e clar că adversarii câștigă teren. Oare vom fi obligați să ne refugiem în vagoane, ca într-o fortăreață, să ne baricadăm și să ne batem până la unul? Dacă nu reușim să le oprim înaintarea, asta se va întâmpla cu siguranță curând...

La zgomotul împușcăturilor se adaugă acum strigătele femeilor, dintre care câteva, înnebunite, aleargă pe platforme, chiar dacă Miss Horatia Bluett și doamna Caterna încearcă să le rețină în interiorul vagoanelor. E adevărat, mai multe gloanțe au trecut prin pereții acestora, și mă întreb dacă nu cumva Kinko n-a fost atins, în lada lui...

Maiorul Noltitz, care e lângă mine, îmi spune:

– Nu e bine!

– Nu, nu e bine, îi răspund, și mi-e teamă că ni se termină muniția! Ar trebui să-l scoatem din luptă pe șeful banditilor... Haideți, domnule maior!...

Ajuns dinaintea șefului de bandă… Faruskiar își ridică mâna…
îl lovește în piept…

Dar altcineva face exact ceea ce ne propuseserăm noi.

Acest altcineva este domnul Faruskiar. După ce a străpuns rândurile atacatorilor, îi împinge înapoi, în ciuda faptului că e atacat din toate părțile... Ajuns dinaintea șefului de bandă... își ridică mâna... îl lovește în piept...

Imediat, banda bate în retragere, fără a încerca măcar să își adune morții și răniții. O parte din ea o ia la goană prin deșert, alții se afundă în tufișuri. Am câștigat. Nu are rost să îi urmărim. Și, îndrăznesc să spun, fără admirabilul gest al domnului Faruskiar, nu știu dacă ar mai fi rămas vreunul dintre noi ca să povestească totul!

Și totuși, șeful bandiților nu e mort, chiar dacă sângele i se scurge abundent din piept.

Iar atunci, suntem martorii unei scene pe care nu o voi uita niciodată, o scenă care reiese doar din atitudinile personajelor.

Șeful e căzut, cu un genunchi pe pământ, o mână ridicată și cealaltă sprijinită de sol.

Domnul Faruskiar e în picioare, lângă el, dominându-l cu statura lui înaltă...

Dintr-odată, omul se ridică cu un ultim efort, duce brațul înapoi, amenințându-și adversarul... îl privește...

O ultimă lovitură de *kandjiar* îi străpunge inima.

Apoi, domnul Faruskiar se întoarce și spune în rusă, cu o voce de un calm perfect:

– Ki Tsang a murit. Asta e soarta tuturor celor care îndrăznesc să ridice mâna asupra Fiului Cerului!

XXI

Deci așa, cel care tocmai a atacat Marele Transasiatic în deșertul Gobi e chiar Ki Tsang! Piratul din Yunan aflase că un vagon plin de aur și pietre prețioase, cu o valoare enormă, făcea parte din trenul nostru!... Și de ce să ne mirăm, cât timp ziarele, chiar și cele din Paris, au publicat acest fapt divers în urmă cu mai multe zile? Din cauza asta, Ki Tsang a avut timp să-și pregătească lovitura, să scoată o porțiune de linie ferată pentru a opri trenul, și ar fi reușit, probabil, să pună mâna și pe tezaurul imperial, după ce ar fi masacrat călătorii, dacă domnul Faruskiar nu l-ar fi doborât. Iată, deci, de ce eroul nostru s-a arătat așa de neliniștit de dimineață!... Dacă s-a uitat atâta vreme spre deșert, e din cauză că a fost prevenit cu privire la planul lui Ki Tsang de mongolul urcat ultimul în tren, la Cherchen!... În orice caz, acum nu mai avem de ce ne teme de Ki Tsang. Administratorul companiei a făcut dreptate în privința acestui bandit – o dreptate expeditivă, de acord. Dar suntem în inima deșerturilor Mongoliei, unde juriile tribunalelor nu există – din fericire, de fapt, pentru mongoli.

– Ei bine, îi spun maiorului, sper că v-ați lecuit de suspiciunile la adresa domnului Faruskiar...

– Întrucâtva, domnule Bombarnac!...

„Întrucâtva"?! Zău dacă maiorul Noltitz nu e sucit!

Dar hai să ne ocupăm de ce e mai urgent: numărătoarea victimelor.

De partea noastră, sunt trei morți, incluzându-l și pe ofițerul chinez, plus o duzină de răniți, dintre care patru grav, iar ceilalți suficient de ușor încât să-și poată continua călătoria până la Pekin. Popov s-a ales cu

o zgârietură superficială, iar domnul Caterna, cu o zgaibă pe care doamna Caterna vrea să o panseze ea însăși.

Maiorul a coordonat transportarea răniților în vagoane și le dă toate îngrijirile pe care le poate oferi, în lipsa unor dotări medicale mai extinse. Doctorul Tio King și-a oferit și el serviciile, dar se pare că toți preferă un medic militar rus, și îi înțeleg. Cât despre cei doi tovarăși de drum care au murit, am căzut de acord să îi transportăm până la prima oprire, de unde vor pleca pe ultimul drum.

În ceea ce-i privește pe bandiți, aceștia și-au abandonat morții. O să îi îngropăm într-un pic de nisip și basta.

În locul în care s-a oprit, trenul se găsește la o distanță aproape egală de Charkalyk și Cherchen, singurele stații din care ne-am putea procura ajutor. Din nefericire, cele două stații nu mai comunică prin telegraf, deoarece Ki Tsang a dărâmat și stâlpii, atunci când a scos linia.

Prin urmare, nu avem de ce să discutăm prea mult despre ceea ce avem de făcut.

În primul rând, fiindcă locomotiva a ieșit de pe șine, trebuie să o punem la loc. În al doilea, fiindcă linia e întreruptă, cel mai simplu ar fi să dăm înapoi până la Cherchen, unde să așteptăm lucrătorii companiei, ca să restabilească circulația, care ar putea fi reluată în condiții normale mai devreme de patruzeci și opt de ore.

Ne punem pe treabă fără să pierdem o clipă. Călătorii de-abia așteaptă să îi sară în ajutor lui Popov și agenților care au la dispoziție câteva unelte, printre altele cricuri, leviere, ciocane și chei franceze. Așa că reușim, nu fără dificultăți, să urcăm la loc locomotiva și tenderul pe șine, după trei ore de eforturi.

Greul a trecut. Mai departe, trenul urmează să dea înapoi, cu viteză mică, până la Cherchen. Dar ce de timp pierdut, ce întârziere! Și câte reproșuri de la baronul neamț, câți de *Donnerwetter*, de *Teufel* și alte înjurături germanice îi ies din gură!

Am omis să vă spun că, imediat după înfrângerea bandiților, călătorii – eu primul – au ținut să-i aducă mulțumiri domnului Faruskiar. Eroul le-a primit cu toată demnitatea unui oriental.

– Nu mi-am făcut decât datoria de administrator al companiei, ne răspunde el, cu o modestie plină de noblețe.

Apoi, la ordinele lui, mongolii iau parte la corvezi. Observ chiar că sunt de o hărnicie extraordinară, lucru care le atrage sincerele noastre felicitări.

Între timp, domnul Faruskiar și Ghangir au schimbat un număr de replici cu voce scăzută și din acestea s-a născut o propunere la care nu se aștepta nimeni.

– Domnule șef de tren, îi spune domnul Faruskiar lui Popov, părerea mea este că ar fi mai bine să ne continuăm drumul către Charkalyk, mai curând decât să ne întoarcem. E în interesul călătorilor.

– Da, fără îndoială, domnule administrator, răspunde Popov, ar fi de preferat, în cazul în care n-ar lipsi o porțiune de linie către Charkalyk, iar din acest motiv ne e imposibil să trecem…

– În momentul de față, domnule șef de tren. Dar n-am putea trece dacă am reface linia, chiar și provizoriu?

Iată o propunere care merită luată în considerare. Așa că ne reunim cu toții ca să o discutăm, maiorul Noltitz, Pan Chao, Fulk Ephrinell, domnul Caterna, *clergyman*-ul, baronul Weissschnitzerdörfer, plus încă o duzină de călători – cei care înțeleg rusa.

Domnul Faruskiar continuă, cu următoarele cuvinte:

– Am studiat porțiunea de linie distrusă de banda lui Ki Tsang. Bandiții au aruncat pur și simplu șinele alături, pe nisip, și, dacă le așezăm și le conectăm cap la cap, va fi ușor să ducem trenul până la porțiunea de cale ferată bună. În douăzeci și patru de ore putem termina și, după alte cinci, ajungem la Charkalyk.

Excelentă idee! Căreia Popov, mecanicul, călătorii, toată lumea i se raliază; cel mai tare dintre toți, baronul. Planul e realizabil și, dacă lipsesc câteva bucăți de șină, am putea să le aducem din spate pe cele pe care trenul a trecut deja.

Cu siguranță, domnul Faruskiar e un om aparte, e adevăratul nostru șef, personajul după care oftam. Și sunt gata să strig numele lui în fața întregului univers. Voi face să sune în onoarea lui toate trompetele cronicii mele!

Și când te gândești că maiorului Noltitz i s-a năzărit că e nici mai mult, nici mai puțin decât un rival al lui Ki Tsang, cel ale cărui crime tocmai au primit pedeapsa supremă din mâna lui însuși! Întâi și-ntâi, începem să așezăm la loc traversele scoase, în amprentele pe care le-au lăsat în nisip, și facem asta fără întârziere.

Se înțelege de la sine că, în tulburarea care i-a cuprins pe toți, nu-și bătea nimeni capul cu mine, așa că am profitat de ocazie ca să mă strecor în vagonul de bagaje, pentru a mă asigura că Kinko e bine-mersi, să-i povestesc ce s-a întâmplat și să-i spun să fie prudent și să rămână ascuns în lada lui. Mi-a promis că așa va face și, din punctul ăsta de vedere, sunt liniștit.

Era aproape ora trei atunci când ne-am apucat de treabă. Șinele au fost scoase pe o porțiune de aproximativ o sută de metri. Așa cum a spus și domnul Faruskiar, nu e cazul să le reasamblăm temeinic. Asta va fi treaba lucrătorilor pe care compania îi va trimite de la Charkalyk, după ce trenul nostru va ajunge în această stație, una dintre cele mai importante ale liniei.

Cum șinele sunt destul de grele, ne împărțim în echipe. Călători de clasa I sau de a II-a, toți ne apucăm de treabă fără să ezităm. Baronul lucrează cu o ardoare fără egal. Fulk Ephrinell, căruia nu-i mai pasă de propria nuntă – afacerile mai întâi! –, se dă de ceasul morții. Pan Chao nu se lasă mai prejos, și până și doctorul Tio King încearcă să se facă util... cam ca August, clovnul care se agită degeaba în circurile ambulante.

La dracu'! E cald soarele ăsta al Gobiului, „șeful razelor", cum îi zice domnul Caterna.

Singur, Sir Francis Trevellyan din Trevellyan Hall stă liniștit în fundul vagonului. Nimic din ce se-ntâmplă în jurul lui nu-l privește pe gentlemanul ăsta.

La ora șapte, am refăcut cam treizeci de metri de cale ferată. Noaptea se apropie. Hotărâm să ne odihnim până mâine. O jumătate de zi va fi suficientă ca să terminăm ce avem de făcut, iar trenul va putea pleca din nou după-amiază.

Ne e o foame teribilă și suntem morți de somn. La așa corvoadă, așa poftă de mâncare! Ne adunăm toți în vagonul-restaurant, pe rând, fără diferențe de clase. Proviziile nu ne lipsesc. Facem pagube mari în rezerva oficiului. Nu contează! O să luăm din nou hrană la Charkalyk. Domnul

Caterna este în mod special vesel, pus pe fapte mari, vorbăreț, molipsitor, pornit pe farse, dă pe din afară de energie. La desert, doamna Caterna și cu el intonează o melodie – aleasă anume pentru situație – din *Călătorie în China*, pe care o reluăm cu toții, cu mai multă vigoare decât sincronizare:

China e o țară minunată
Care trebuie să vă placă toată...

O, Labiche! Ți-ai imaginat vreodată că adorabilele tale versuri vor răsuna într-un vagon de călători ajunși la ananghie, din Marele Transasiatic?

Iar apoi, tenorul nostru – un pic luat de val, mărturisesc – are o idee. Și ce idee! De ce n-am continua ceremonia întreruptă de atacul asupra trenului?... De ce n-am continua cu căsătoria?...

– Ce căsătorie?... întreabă Fulk Ephrinell.

– A dumneavoastră, domnule, a dumneavoastră... răspunde domnul Caterna. Ați uitat de ea?... Asta-i bună, zău!

Adevărul e că nici Fulk Ephrinell, pe de o parte, și nici Miss Horatia Bluett, pe de alta, nu par a-și aminti că, de nu era atacul lui Ki Tsang și al bandei lui, ar fi fost acum uniți prin dulcile legături ale căsniciei.

Dar suntem prea obosiți. Reverendul Nathaniel Morse nu mai poate. Nu mai e în stare să-i binecuvânteze pe soți, la fel cum nici soții nu mai sunt în stare să primească binecuvântarea lui. Lăsăm ceremonia pe poimâine. Între Charkalyk și Lanzhou, avem nouă sute de kilometri de mers, e mai mult decât suficient pentru a consfinți cât se poate de solid uniunea cuplului anglo-american.

Fiecare se duce prin urmare să-și caute somnul odihnitor în cușete sau pe banchete. În același timp, nu uităm de prudență.

De fapt, chiar dacă pare imposibil, fiindcă șeful lor a fost răpus, banditii ar putea încerca un atac nocturn. Mulți dintre supușii Fiului Cerului sunt de o lăcomie incurabilă, pe care nu și-o pot stăpâni, și dacă nu ne păzim bine...

Dar stați liniștiți, cel care organizează garda în jurul trenului e chiar domnul Faruskiar. De la moartea ofițerului, a preluat comanda companiei chineze. Ghangir și cu el au datoria de a veghea asupra tezaurului imperial

A doua zi ne punem pe treabă de cum răsare soarele.

și, cum spune domnul Caterna, care e totdeauna plin de citate din repertoriul operei comice, potrivite pentru orice situație: „În această noapte, domnișoarele de onoare vor fi bine păzite!"

Și, într-adevăr, tezaurul imperial a fost mai atent supravegheat decât frumoasa Athénaïs de Solange între primul și al doilea act din *Muschetarii reginei.*

A doua zi ne punem pe treabă de cum răsare soarele. Timpul e superb. Ziua se anunță caldă. Pe 24 mai, în plin deșert al Asiei centrale, căldura e atât de mare, încât ai putea coace ouă numai băgându-le în nisip.

Dar zelul nu ne scade deloc, lucrăm la fel de bine ca în seara trecută. Reparațiile decurg conform planului. Puțin câte puțin, după ce au fost așezate pe traverse, șinele sunt conectate unele cu altele și, către ora patru seara, circulația poate fi reluată.

Imediat, locomotiva, care a fost pusă sub presiune, pornește încet. Apoi urmează vagoanele, împinse de călători, unul câte unul, ca să evităm deraierile.

În fine, am trecut cu bine, iar acum avem cale liberă până la Charkalyk... sau ce spun? Până la Pekin!

Ne reluăm locurile, iar Popov dă semnalul de plecare, în momentul în care domnul Caterna fredonează refrenul victorios al marinarilor de pe nava-amiral, din *Haydée.*

O mie de „ura" îi răspund.

La ora șase seara, trenul își face intrarea în Charkalyk.

Are o întârziere de fix treizeci de ore. O fi suficient pentru ca baronul Weissschnitzerdörfer să piardă pachebotul de Yokohama din Tientsin?...

XXII

Și uite-așa, eu, care îmi doream un incident, am fost servit după pofta inimii. Trebuie să-i mulțumesc Dumnezeului reporterilor, mai ales că am scăpat cu bine. Sunt viu și nevătămat. Și toate numerele mele sunt intacte, mai puțin două-trei zgârieturi, care nu contează. Numai numărul patru a fost străpuns de un glonț, dar în căciulă.

În momentul de față, perspectivele mele se rezumă la reluarea căsătoriei Bluett-Ephrinell și la deznodământul aventurii lui Kinko. Dacă stau și mă gândesc, nu mi se pare că domnul Faruskiar ne va mai rezerva surprize. În rest, pot conta pe întâmplare într-o oarecare măsură, fiindcă mai sunt cinci zile de călătorie. Incluzând întârzierea cauzată de afacerea Ki Tsang, aceasta va dura fix treisprezece zile, de la plecarea din Uzun Ada.

Treisprezece zile... La dracu'!... Și în carnetul meu sunt tot treisprezece numere!... Nu prea sunt superstițios, dar...

Am rămas la Charkalyk trei ore. Cei mai mulți dintre călători nici măcar n-au ieșit din cușete. S-au făcut formalitățile legate de atacul trenului, de morți, care vor fi preluați de autoritățile chineze, de răniții care trebuie lăsați la Charkalyk, unde vor fi bine îngrijiți. E un oraș populat, mi-a spus tânărul Pan Chao, și îmi pare rău că n-am putut să-l vizitez.

Cât despre compania Marii Căi Ferate Transasiatice, aceasta își va trimite lucrătorii fără întârziere pentru a repara calea ferată, a ridica la loc stâlpii de telegraf, și, în patruzeci și opt de ore, circulația va fi complet restabilită.

Nu mai trebuie spus că domnul Faruskiar s-a ocupat, cu toată autoritatea unui administrator al companiei, de formalități. În cel mai demn de

laudă mod. De altfel, competența lui e atestată de deferența cu care este tratat de personalul gării.

La ora trei dimineața sosim la Karaburun, unde trenul oprește doar câteva minute. Acolo, calea ferată se intersectează cu intinerarul călătoriei pe care Gabriel Bonvalot și prințul Henri d'Orléans au făcut-o în Tibet în anii 1889–1890. Călătorie la fel de completă ca a noastră, dar dificilă și periculoasă într-un alt mod decât a noastră, care a început și s-a terminat la Paris, prin Berlin, Sankt-Petersburg, Moscova, Njini, Perm, Tobolsk, Omsk, Semipalatinsk, Ghulja, Charkalyk, Batang, Yunan, Hanoi, Saigon, Singapore, Ceylan, Aden, Suez, Marsilia. Adică turul Asiei și turul Europei într-o singură expediție.

Trenul face o oprire la Lop Nor la ora patru și pleacă la ora șase. Lacul de aici, pe care generalul Pevțov l-a vizitat în 1889, pe când se întorcea din expediția lui în Tibet, nu e decât o mlaștină întinsă, plină de bancuri de nisip, înconjurate de o apă adâncă de cel mult un metru. Ținutul prin care Tarimul își plimbă apele mari și lente a fost deja prospectat de părinții Huc și Gabet, de exploratorii Prjevalski și Carey, până la trecătoarea Davana, aflată la o sută cincizeci de kilometri spre sud. Dar, de la această trecătoare, Gabriel Bonvalot și prințul Henri d'Orléans s-au aventurat în teritorii virgine, campând uneori la cinci mii de metri altitudine, la poalele superbului lanț muntos al Himalayei.

Itinerarul nostru ne duce spre vest, spre Kara Nor, pe la baza munților Nanshan, în spatele cărora se află regiunea Tsaidam. Calea ferată nu s-a aventurat prin ținutul muntos al lui Kuku Nor, așa că trebuie să înconjurăm acest masiv pentru ca să ajungem în marele oraș Lanzhou.

Totuși, dacă ținutul prin care am trecut e trist, călătorii din trenul nostru au o mie de motive să nu fie. Soarele strălucitor anunță o zi de sărbătoare, cu razele lui care auresc, cât vezi cu ochii, nisipul Gobiului. De la Lop Nor la Kara Nor sunt trei sute cincizeci de kilometri de parcurs. Undeva, între aceste două lacuri, vom duce la bun sfârșit ceremonia nupțială atât de brusc întreruptă a lui Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett. Să sperăm că niciun alt incident nu va mai amâna fericirea pe care o merită cei doi.

De cu seară, vagonul-restaurant a fost reamenajat pentru ceremonie, iar martorii sunt gata să-și reia rolurile, în timp ce mirii sunt la fel de dispuși să meargă mai departe, ca la prima încercare.

Reverendul Nathaniel Morse a venit să ne spună că vom începe la ora nouă și ne transmite complimente de la domnul Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett.

Maiorul Noltitz și cu mine, domnul Caterna și Pan Chao vom fi gata de ostilități la ora respectivă.

Domnul Caterna nu mai vrea să-și îmbrace costumul de nuntaș de țară, lucru pe care nu-l vrea nici doamna Caterna. Se vor îmbrăca doar de gală, pentru cina festivă care va fi servită de la ora opt seara – cină oferită de domnul Fulk Ephrinell martorilor săi și notabililor din vagoanele de clasa I. Umflându-și obrazul stâng, tenorul îmi dă de înțeles că va exista o „surpriză" la desert. Dar care?... Nu insist, fiindcă nu e politicos.

Cu puțin înainte de ora nouă, se aude clopotul tenderului. Putem sta liniștiți, nu anunță nimic rău. Dangătele vesele ne cheamă pe noi, în vagonul-restaurant, așa că pornim în procesiune către altar.

Domnul Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett sunt deja așezați, în fața demnului *clergyman*. Luăm și noi loc în jurul lor.

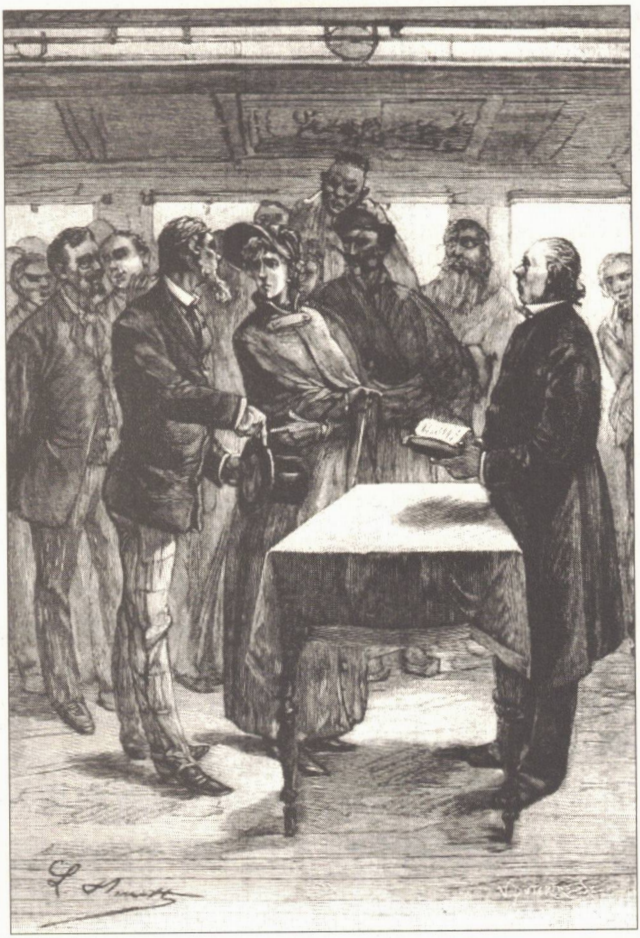
Pe platforme se înghesuie curioșii care n-au vrut să piardă nimic din ceremonie.

Domnul Faruskiar și Ghangir, cărora le-a fost adresată o invitație personală, tocmai au sosit. Asistența se ridică politicos atunci când apar. Trebuie să semneze și ei actul de căsătorie. E o mare onoare și, dacă aș fi fost eu mirele, m-aș fi mândrit să am ilustrul nume al domnului Faruskiar pe ultima pagină a contractului.

Ceremonia este reluată și, de data asta, reverendul Nathaniel Morse își poate duce la capăt discursul întrerupt în condiții atât de regretabile cu două zile înainte. Nici el, nici ceilalți călători de față nu suntem dați de-a berbeleacul de vreo nouă oprire bruscă a trenului.

Cei doi miri – au încă dreptul la acest calificativ – se ridică, iar *clergyman*-ul îi întreabă dacă consimt să devină soț și soție.

Înainte de a răspunde, Miss Horatia Bluett se întoarce spre Fulk Ephrinell și îi spune, cu buzele țuguiate:



– Ei bine, vă propun douăzeci la sută, Miss Bluett.

– Bineînțeles, participarea Casei Holmes-Holme la beneficiile asocierii noastre va fi de douăzeci și cinci la sută…

– Cincisprezece, răspunde Fulk Ephrinell. Numai cincisprezece.

– Dar nu e corect, din moment ce eu sunt de acord cu treizeci la sută pentru Casa Strong Bulbul and Co…

– Ei bine, vă propun douăzeci la sută, Miss Bluett.

– Fie, domnule Ephrinell.

– Dar numai fiindcă e vorba despre dumneavoastră! spune domnul Caterna, șoptit, la urechea mea.

Zău, mi s-a părut că nunta se duce de râpă pentru o diferență de cinci la sută!

În fine, totul s-a aranjat. Interesele ambelor case au fost protejate de către ambele părți contractante. Reverendul Nathaniel Morse repetă întrebarea.

Un „da" sec de la Miss Horatia Bluett și un altul scurt, de la Fulk Ephrinell. Cei doi miri sunt declarați soț și soție.

E semnat actul. Întâi cei doi, apoi martorii, apoi domnul Faruskiar, apoi asistenții. În fine, *clergyman*-ul își adaugă numele și parafa, lucru care încheie seria formalităților legale.

– Gata, s-au procopsit până la moarte, îmi spune tenorul, mișcând un pic din umeri.

– Până la moarte... ca doi botgroși! adaugă surâzând subreta, care nu a uitat faptul că aceste păsări sunt renumite pentru fidelitatea lor.

– În China, observă tânărul Pan Chao, nu botgroșii simbolizează fidelitatea conjugală, ci rațele mandarine.

– Rațe, botgroși, tot aia e, răspunde filozofic domnul Caterna.

Ceremonia s-a terminat. Îi complimentăm pe soți. Fiecare se întoarce la ale lui. Fulk Ephrinell la socotelile lui, doamna Ephrinell la treaba ei. În tren nu s-a schimbat nimic: doar o familie în plus.

Maiorul Noltitz, Pan Chao și cu mine mergem să fumăm pe una dintre platforme, lăsându-i pe domnul și doamna Caterna să se pregătească, fiindcă mi se pare că țin o mică repetiție în colțul lor. Probabil e surpriza de diseară.

Peisajul nu e variat deloc. Suntem tot în monotonul deșert Gobi, cu înălțimile munților Humboldt în dreapta, aproape de joncțiunea cu lanțul Nanshan. Localitățile sunt destul de rare, de regulă numai aglomerări de colibe, față de care casele de cantonier par monumente. Așa arată locurile în care tenderul este alimentat cu cărbune și apă. De-abia dincolo de Kara Nor, unde încep orășelele, vom simți cu adevărat apropierea populatei și harnicei Chine.

Această parte a deșertului Gobi nu seamănă deloc cu partea din Turkestanul oriental pe care am traversat-o de la plecarea din Kașgar. E un ținut pe care nici Pan Chao, nici doctorul Tio King nu l-au văzut mai mult decât l-am văzut noi, europenii.

Trebuie spus că domnul Faruskiar nu mai rămâne izolat, ci a binevoit să se amestece în conversația noastră. E un om fermecător, instruit, spiritual, pe care sper să-l cunosc mai bine, după sosirea la Pekin. M-a invitat deja să-i fac o vizită în *yamen*, iar asta ar fi o ocazie să îl iau la întrebări... să-l intervievez... A călătorit mult și pare a nutri o simpatie specială pentru jurnaliștii francezi. Nu va refuza nici să se aboneze la *Secolul XX*, sunt sigur. Paris – 48 de franci; provincie – 56; străinătate – 76.

Deci, în timp ce trenul aleargă cu toată viteza, vorbim de una și de alta. Apropo de Kașgaria, al cărei nume a apărut în conversație, domnul Faruskiar are detalii foarte interesante, date fiind și revoltele care au avut loc acolo. Era în vremea în care capitala ei rezista poftei de cucerire a chinezilor și nu intrase nici sub dominație rusească. De mai multe ori, un număr de chinezi au fost masacrați ca urmare a revoltei șefilor turkmeni, iar garnizoana a trebuit la un moment dat să se refugieze în fortăreața Yangissar.

Printre acești șefi răsculați, a existat un oarecare Uali Khan Tula, cel pe care l-am amintit atunci când am povestit despre uciderea lui Schlagintweit, devenind, temporar, stăpânul Kașgariei. Era un om foarte inteligent, dar de o ferocitate ieșită din comun. Și domnul Faruskiar ne spune o poveste care exemplifică foarte bine felul de a fi nemilos al orientalilor.

– Era, la Kașgar, începe el, un armurier renumit, care, dornic de a-și asigura favorurile lui Uali Khan Tula, a creat o sabie prețioasă. Odată ce a terminat-o, și-a însărcinat fiul, un copil de zece ani, să se ducă și să-i ofere lui Uali Khan Tula sabia, în speranța că băiatul va primi o recompensă regală. După ce a examinat admirativ sabia, stăpânul Kașgariei l-a întrebat pe copil dacă e călită. „Da", a răspuns acesta. „Hai mai aproape!" i-a răspuns Uali Khan Tula și, dintr-o lovitură, i-a tăiat capul, pe care i l-a trimis tatălui, împreună cu banii pe sabia care se dovedise excelentă.

Domnul Faruskiar spune povestea frumos, cu emfază. Și totuși, dacă domnul Caterna ar fi auzit-o, mă gândesc că m-ar fi scutit cu rugămințile de a scoate din ea nu știu ce operetă turkmenă.

Ziua s-a scurs fără incidente. Trenul și-a continuat traseul, cu viteză moderată, în jur de patruzeci de kilometri pe oră – medie care ar fi trebuit ridicată la optzeci, dacă ar fi fost să ne luăm după baronul Weissschnitzerdörfer.

Stăpânul Kașgariei l-a întrebat pe copil dacă e călită.

Adevărul e că mecanicii și fochiștii chinezi nu s-au zbătut deloc să recupereze timpul pierdut între Cherchen și Charkalyk.

La ora șapte seara, ajungem la Kara Nor, unde vom staționa cincizeci de minute. Lacul cu același nume, care nu este la fel de întins ca Lop Nor, primește apele râului Han, care coboară din munții Nanzhu. Privirile ne sunt fermecate de vegetația abundentă, verde, care împânzește malul sudic, animată de zborul a numeroase păsări. La ora opt, când plecăm din stație, soarele apune în spatele dunelor de nisip și un fel de miraj, produs de straturile joase, încălzite, ale atmosferei, prelungește asfințitul până dincolo de orizont.

Imediat după pornire, ne-am așezat la masă. Vagonul-restaurant a redevenit vagon-restaurant, dar masa obișnuită este înlocuită cu cea de nuntă. La agapa de cale ferată au fost invitate în jur de douăzeci de persoane, în primul rând domnul Faruskiar. Dar, dintr-un motiv sau altul, acesta a preferat să decline invitația lui Fulk Ephrinell.

Îmi pare rău, fiindcă speram să am norocul să stau lângă el.

Îmi vine atunci ideea să trimit la *Secolul XX* câteva rânduri despre ilustrul său nume și atacul asupra trenului, cu vitejia cu care ne-am apărat. Nicicând o informație nu a fost mai demnă de a fi subiectul unei telegrame, oricât ar costa aceasta. De data asta, nu risc o predică din partea ziarului. Nu mai e posibilă nicio greșeală de felul celei care s-a produs cu falsul mandarin Yen Lu, care încă mă roade... E adevărat, se întâmpla în țara falsului Smerdis, și poate că asta e o scuză pentru mine.

Bineînțeles, pot face toate acestea după ce sosim la Suzhou, fiindcă până atunci va fi reparată și linia de telegraf, odată cu calea ferată. Atunci voi putea face cunoscut lumii strălucitorul nume al domnului Faruskiar, pentru a fi admirat de întreaga Europă. Dar acum, trebuie să ne așezăm la masă. Fulk Ephrinell a organizat totul cât de bine se putea, în circumstanțele în care ne aflăm. Proviziile au fost reînnoite la Charkalyk ținând cont și de festinul care urmează. Nu vom mai avea mâncare rusească, ci mâncare chinezească, gătită de un bucătar chinez. Din fericire, nu suntem obligați să mâncăm cu bețișoare, furculițele n-au fost încă interzise la masa din Marele Transasiatic.

Sunt pus în dreapta doamnei Ephrinell, iar maiorul Noltitz, în dreapta lui Fulk Ephrinell. Ceilalți meseni s-au așezat care pe unde au vrut. Fiindcă nu e omul care să se dea înapoi din fața unei bucățele bune, baronul german se numără și el printre participanți. Cât despre Francis Trevellyan, nu a răspuns nici măcar printr-un semn invitației care i-a fost transmisă.

Pentru început, primim supă de pui și de ouă de nagâț. Apoi, cuiburi de ciocârlii, tăiate fâșii, crabi în ragu, pipote de vrabie, picioare de porc prăjite cu sos, măduvă de oaie, castraveți de mare fripți și aripioare de rechin gelatinoase. În fine, lăstari de bambus în suc, rădăcini de nufăr cu zahăr – la un loc, cele mai neverosimile feluri posibile, stropite cu vin de Chao Hing, care este servit călduț, în ceainice de metal.

Ceremonia este foarte veselă și – cum să spun? – foarte intimă, până la punctul la care soțul nu se ocupă deloc de soție... și nici pe dos.

Dar tenorul nostru este pus pe glume tot timpul, fără oprire. Emite un jet continuu de jocuri de cuvinte de neînțeles, calambururi antediluviene, sărind mereu de la una la alta și râzând singur de ce spune cu atâta poftă, încât e greu să nu te molipsești și tu. Vrea să învețe câteva cuvinte în chineză, iar atunci când Pan Chao îi spune că *ching ching* înseamnă „mulțumesc", se apucă să *ching-ching*-uie pentru tot și pentru toate, cu cele mai caraghioase intonații.

Urmează cântece franțuzești, rusești, chinezești – printre altele, *Shian Tuo Tching*, „Cântecul reveriei", în care tânărul chinez repetă că „florile piersicului miros frumos în a treia lună și cele ale rodiului roșu, în a cincea".

Festinul se prelungește până la ora zece. În acel moment, tenorul și subreta, care se făcuseră nevăzuți la desert, își fac intrarea, unul în mantie de birjar, cealaltă în costum de bonă, și încep să cânte *Soneriile* cu un antren, o vervă și un brio incredibile! E cât se poate de clar că nu ar primi decât ceea ce merită dacă Claretie, la recomandarea lui Meihlac și Halévy, i-ar coopta printre pensionarii comediei franceze.

La miezul nopții, petrecerea ia sfârșit. Fiecare dintre noi se întoarce la locul lui. Nu auzim nici măcar numele gărilor care mai sunt până la Lanzhou, atunci când sunt strigate, și ajungem în această localitate între ora patru și cinci dimineața, pentru a face o oprire de patruzeci de minute.

Peisajul se modifică vizibil, pe măsură ce calea ferată coboară sub al patruzecilea grad de latitudine, pentru a înconjura extremitatea sudică a munților Nanshan. Deșertul dispare puțin câte puțin, satele sunt mai puțin rare, populația, din ce în ce mai numeroasă. Solul nisipos e înlocuit de câmpii verzi și chiar de plantații de orez, fiindcă munții învecinați își varsă abundent apele asupra acestor ținuturi din Imperiul Celest. Nu ne plângem deloc de schimbare, după tristețea Karakumului și pustietatea Gobiului. De la Marea Caspică, am trecut din deșert în deșert, mai puțin porțiunea în care am traversat munții Pamir. De-acum, până la Pekin, nu ne vor lipsi nici peisajele pitorești, nici lanțurile muntoase profilate la orizont. Ajungând în vasta provincie Kin Su, am intrat în China, China cea adevărată, a paravanelor și porțelanurilor. În trei zile, vom ajunge la destinație, și nu eu,

corespondent de presă obișnuit cu deplasările interminabile, o să mă plâng de lungimea călătoriei. Să le fie de bine lui Kinko cel din ladă și drăguței Zinca Klork, care e cu siguranță roasă de neliniște la ea acasă, pe bulevardul Sha Kua!

Facem o oprire de două ore la Suzhou. Prima mea grijă este să alerg la telegraf. Amabilul Pan Chao îmi servește de interpret. Angajatul ne spune că stâlpii liniei au fost ridicați la loc, așa că depeșele își urmează mersul firesc.

Imediat, trimit către *Secolul XX* o telegramă concepută astfel:

Suzhou, 25 mai, 2.25 noaptea.

Tren atacat zona Cherchen-Charkalyk de bandă celebru Ki Tsang călători respins atacul salvat tezaur imperial morți răniți ambe părți șef bandiți ucis de eroic senior mongol Faruskiar administrator companie al cărui nume obiect admirație universală.

Dacă nici telegrama asta nu-mi va aduce felicitări de la directorul ziarului...

Avem două ore pentru a vizita Suzhou. Puțin.

Până acum, în Turkestan, am văzut de fiecare dată câte două orașe alăturate, unul vechi și unul nou. În China, după cum ne explică Panzhou, există nu numai câte două, ci și câte trei sau chiar patru orașe la un loc, cum e cazul Pekinului.

Aici, Taizhou este orașul exterior, iar Lezhou, orașul interior. Ceea ce ne miră, la prima vedere, e că amândouă au un aspect dezolant. Peste tot, urme de incendii, ici-colo, pagode sau case pe jumătate distruse, o îngrămădire de ruine care nu e opera timpului, ci a războiului. Asta e din cauză că Suzhou, cucerit pe vremuri de musulmani și apoi recucerit de chinezi, a suferit toate ororile acestor lupte barbare, care au sfârșit prin a-i distruge toate construcțiile și a-i masacra toți locuitorii, indiferent de vârstă și sex.

E adevărat, în Imperiul Celest, populația se reface repede, mai repede decât monumentele din care au mai rămas doar ruine. Așa că Suzhou a fost repopulat, atât între zidurile duble, cât și în suburbiile din jur. Comerțul e

Domnul și doamna Caterna văd trecând un mandarin călare...

înfloritor și, atunci când ne plimbăm pe strada principală, remarcăm numeroase prăvălii bine garnisite, fără a mai vorbi de negustorii ambulanți.

Iar aici, pentru prima oară, domnul și doamna Caterna văd trecând, printre locuitorii care se dau la o parte mai degrabă de teamă decât din respect, un mandarin călare, în fața căruia deschide drumul un servitor cu o umbrelă cu ciucuri, care subliniază rangul stăpânului său.

Apoi, mai e o curiozitate suficientă prin ea însăși pentru ca o vizită la Suzhou să aibă sens: aici se termină faimosul Mare Zid Chinezesc.

După ce a coborât spre sud-est prin Lanzhou, acest zid urcă spre nord-est, trecând prin provinciile Quanzhou, Shanxi și Pechili, până la nord de Pekin. Aici, unde ne aflăm, e o simplă ridicătură de pământ, întărită de câteva turnuri, în cea mai mare parte în ruină. Mi-aș fi neglijat îndatoririle de cronicar dacă nu m-aș fi dus să mă înclin la capătul acestei lucrări gigantice, care depășește cu mult, prin amploare, orice fortificație modernă.

– Ce părere aveți, oare acest Mare Zid Chinezesc chiar folosește la ceva? mă întreabă maiorul Noltitz.

– Chinezilor, nu știu, răspund. Dar, cu siguranță, le e foarte util oratorilor, ca termen de comparație, atunci când negociază tratate comerciale. Fără el, ce s-ar alege de elocvența parlamentarilor?

XXIII

Pe Kinko nu l-am mai văzut de patruzeci și opt de ore, iar atunci când l-am văzut, n-am schimbat mai mult de câteva cuvinte cu el, ca să-l liniștesc.

Mâine-noapte, o să încerc să-i fac o vizită. Pentru asta, am grijă să îmi procur provizii din gara de la Sunzhou.

Am plecat la ora trei. Vagoanele au fost legate de o locomotivă mai puternică. Prin aceste ținuturi cu relief accidentat, pantele sunt adesea destul de dure. Ne mai despart șapte sute de kilometri de importantul oraș Lanzhou, unde trebuie să ajungem de-abia mâine-dimineață, mergând cu o viteză de zece leghe pe oră.

Îi spun lui Pan Chao că această viteză mi se pare un pic cam mică.

– Ce vreți? îmi răspunde acesta, spărgând semințe de bostan, n-o să le schimbați temperamentul chinezilor. Nici dumneavoastră, nici nimeni altcineva. Sunt excesiv de conservatori, așa că vor conserva și viteza pe care o au, oricare ar fi condițiile. Și oricum, domnule Bombarnac, chiar și faptul că Imperiul de Mijloc posedă căi ferate mi se pare neverosimil!

– Nu vă contrazic, îi răspund. Totuși, dacă îți faci căi ferate, încerci să obții de pe urma lor toate avantajele posibile.

– Eh! face Pan Chao, nu prea impresionat.

– Viteza, îi răspund, e timp câștigat, iar a câștiga timp...

– Timpul nu există în China, domnule Bombarnac, și nu poate exista la o populație de patru sute de milioane de oameni. Ar rămâne prea puțin pentru fiecare dintre ei. De aceea nu îl calculăm în zile și ore, ci în luni și în gonguri...

– Ceea ce e mai degrabă poetic decât practic, îi răspund.

– Practic, domnule reporter? Zău, voi, occidentalii, numai despre asta vorbiți! Dar a fi practic înseamnă a fi sclavul timpului, al muncii, al banilor, al afacerilor, al lumii, al altora, al tău însuți! Vă mărturisesc că în călătoria mea în Europa – întrebați-l și pe doctorul Tio King – n-am fost nicio clipă practic, iar acum, revenit în Asia, n-o să fiu nici atât. O să las viața să curgă și atâta tot, așa cum un nor se lasă dus de vânt, un pai, aruncat în apă, de curent, un gând, de imaginație...

– Din câte văd, spun, trebuie să luăm China așa cum e...

– Și așa cum va fi, probabil, totdeauna, domnule Bombarnac. Ah! Dacă ați ști cât de ușoară e o asemenea existență! Un adorabil *far niente*, între paravane, în liniștea *yamen*-urilor! Afacerile nu ne prea preocupă, politica – încă mai puțin. Gândiți-vă! De la Fu Hsi, primul împărat, din anul 2950, contemporan cu Noe, am ajuns la a douăzeci și treia dinastie. Care e una manciuriană, dar dacă vine alta după, ce contează? Avem sau nu guvern? Nu ne pasă. Ce Fiu al Cerului le aduce fericirea celor patru sute de milioane de supuși? De-abia dacă știm și vrem să știm!

E clar că tânărul chinez greșește „de o mie și de zece mii de ori", ca să întrebuințez o formulă a lui. Dar nu eu o să îl contrazic pe tema asta.

La cină, domnul și doamna Ephrinell, așezați unul lângă altul, de-abia schimbă câteva cuvinte. Pare că între ei e și mai puțină intimitate decât pe vremea când nu erau căsătoriți. Poate că sunt absorbiți de calcule referitoare la asocierea lor economică, încă nedefinitivată. Anglo-saxonii nu socotesc în luni și în gonguri, sunt mult mai practici. Chiar prea practici!

A fost o noapte foarte rea. Cerul purpuriu-gălbui a devenit agitat către seară. Atmosfera e înăbușitoare, din cauza excesului de electricitate. O să avem parte de o furtună „extrem de reușită". Sau cel puțin asta e expresia pe care a ținut să o folosească domnul Caterna, adăugând că n-a văzut niciodată ceva mai frumos, poate cu excepția actului al doilea din *Freischütz*, cel cu vânătoarea în infern. Adevărul e că trenul aleargă printre fulgere orbitoare, gonit din spate de tunetul al cărui ecou munții învecinați îl prelungesc la infinit. Mă gândesc la pericolul de a fi trăsniți. Dar șinele metalice preiau electricitatea și feresc vagoanele de descărcări. Într-adevăr, e un spectacol frumos, un pic înfricoșător: focul venit din cer, pe care ploaia

torențială nu îl poate stinge, descărcările continue din nori, amestecate cu fluieratul strident al locomotivei, în momentele în care aceasta trece prin gări ca Yanlu, Yuncheng, Hulan Siu și Daquing.

Datorită nopții agitate, am putut comunica cu Kinko, i-am dus proviziile și am vorbit câteva clipe.

– Când ajungem la Pekin, domnule Bombarnac? Poimâine?

– Da... poimâine, Kinko, dacă trenul nu are întârziere.

– Ah! Nu mi-e teamă de întârzieri! Doar că, odată ce lada mea ajunge în gară, nu se cheamă că am ajuns și pe bulevardul Sha Kua...

– Dar ce contează, Kinko? Drăguța Zinca Klork te va întâmpina la gară...

– Ba nu, domnule Bombarnac, am rugat-o să nu vină.

– De ce?...

– Femeile sunt atât de impresionabile! S-ar repezi la vagonul de bagaje, s-ar apuca să ceară lada insistent și ar stârni bănuieli... În fine, riscă să ne deconspire...

– Da, ai dreptate, Kinko.

– Oricum, nu ajungem în gară decât după-amiază, probabil foarte târziu, iar debarcarea coletelor se va face doar a doua zi...

– Se poate...

– Ei bine, domnule Bombarnac, sper să nu abuzez, dar vreau să vă mai cer un mic serviciu.

– Ce pot face pentru tine?...

– Să fiți de față la plecarea lăzii, ca să nu aibă loc niciun accident...

– Acolo o să fiu, Kinko, îți promit. La dracu'! Oglinzile sunt fragile, o să am grijă să nu fie manevrate prea brusc. A, și dacă vrei, o să însoțesc lada până pe bulevardul Sha Kua...

– Asta nu îndrăzneam să vă rog, domnule Bombarnac...

– De ce, Kinko? Nu trebuie să te jenezi de prieteni, iar eu sunt prietenul tău. De altfel, mi-ar face mare plăcere să o cunosc pe domnișoara Zinca Klork. Vreau să fiu acolo atunci când va fi livrată prețioasa ladă. O să dau o mână de ajutor la scoaterea cuielor.

– La scoaterea cuielor, domnule Bombarnac? Dar am panoul... De-abia aștept să sar din ladă!

Un tunet îngrozitor ne întrerupe discuția. Trenul mai că e aruncat de pe șine de rafalele de vânt. Îl las pe tânărul român și mă întorc la locul meu, în vagon.

Dimineața, 26 mai, ora șapte, oprire în gara Lanzhou. Trei ore de oprire – numai trei ore. Uite ce pățim din cauza lui Ki Tsang. Haideți, domnule maior Noltitz, haideți, domnule Pan Chao, la drum! N-avem nicio clipă de pierdut.

Dar, în momentul în care ieșim din gară, suntem opriți de un personaj înalt, masiv, cenușiu, gras și serios. E guvernatorul orașului, îmbrăcat în robă dublă de mătase albă și galbenă, cu evantaiul în mână, curea cu cataramă și mantilă – o mantilă neagră, care ar face mai multă impresie pe umerii unei spanioloaice cochete. E însoțit de un număr de mandarini cu coc și toți localnicii îl salută apropiindu-și pumnii, mișcându-i în sus și-n jos și înclinând capul.

Asta-i bună! Ce vrea domnul ăsta?... Încă niște formalități? Controlul călătorilor și al bagajelor, din nou?... Și eu, care speram că bietul Kinko a scăpat de probleme...

Dar nu am motive de neliniște. E vorba despre tezaurul pe care Marele Transasiatic i-l duce Fiului Cerului. Guvernatorul și suita lui s-au oprit în fața prețiosului vagon, care e încuiat și sigilat, și îl privesc cu admirația respectuoasă cu care e privit – chiar și în China – orice seif care adăpostește câteva milioane.

Îl întreb atunci pe Popov ce caută guvernatorul aici și dacă vizita lui are legătură cu noi.

– Deloc, răspunde Popov. A venit ordin de la Pekin să dea o telegramă atunci când ajunge tezaurul. Ceea ce guvernatorul a și făcut, iar acum așteaptă un răspuns, ca să știe dacă îl trimite mai departe la Pekin sau îl oprește pentru moment la Lanzhou.

– Asta nu înseamnă că o să întârziem?...

– Nu cred.

– Haidem, atunci, le spun lui Noltitz și lui Pan Chao.

Dar, dacă tezaurul imperial ne lasă rece, nu același lucru îl simte față de comoară și domnul Faruskiar. Și totuși, că pleacă, că nu pleacă, că rămâne legat de garnitura noastră de tren sau e desfăcut, de ce i-ar păsa? Însă

Ghangir și cu el par foarte contrariați, chiar dacă încearcă să nu lase să se vadă, iar mongolii, șușotind ceva, îi aruncă niște priviri deloc prietenoase guvernatorului din Lan Chu.

În acest moment, guvernatorul tocmai e pus la curent cu ceea ce s-a întâmplat în atacul trenului, cu rolul jucat de eroul nostru în apărarea tezaurului imperial, cu curajul cu care s-a luptat și cu felul cum i-a dat lovitura de grație teribilului Ki Tsang. Și atunci, în termeni laudativi pe care Pan Chao se grăbește să ni-i traducă, îi mulțumește domnului Faruskiar, îl complimentează, îi lasă să înțeleagă că Fiul Cerului va afla despre felul cum l-a slujit...

Administratorul companiei ascultă cu calmul lui caracteristic și nu fără un pic de nerăbdare, îmi dau seama de asta foarte clar. Poate că se simte deasupra elogiilor, la fel cum se simte deasupra recompenselor, chiar dacă vin de atât de sus. Recunosc în asta mândria mongolă.

Dar hai să nu mai pierdem timpul! Vagonul n-are decât să rămână aici sau să vină cu noi. Avem treabă, trebuie să vizităm Lanzhou.

Deși facem asta în fugă, am rămas cu amintiri destul de clare.

În primul rând, nu există un oraș interior și unul exterior. Nu sunt nici ruine. E un oraș animat, cu o populație agitată, foarte activă, obișnuită de calea ferată cu prezența străinilor, pe care nu-i mai urmărește cu priviri indiscrete, ca pe niște curiozități. În dreapta lui Huang He, Fluviul Galben, lat de doi kilometri, se întind cartiere vaste. Faimosul Fluviu Galben are un parcurs de patru mii cinci sute de kilometri, pentru a-și vărsa apele mâloase în adâncul golfului Pechili.

– Nu la vărsarea lui, lângă Tientsin, trebuie să ia baronul pachebotul de Yokohama? întreabă maiorul Noltitz.

– Da, chiar acolo, răspund.

– O să-l piardă, răspunde tenorul.

– Dacă nu cumva o ia la trap înaintea noastră!

– Ei, știți cum se spune, un măgar nu duce mult la trap, nu ajunge la timp...

– Ba ajunge, dacă nu avem întârziere, spune maiorul. Vom fi în gara Tientsin pe 23, la ora șase dimineața, iar pachebotul pleacă de-abia la unsprezece.

– Treaba lui, răspund eu. N-are decât să-l piardă. Sau nu. Hai să nu pierdem noi timpul.

În acest loc, un pod de vase traversează Fluviul Galben, al cărui curent e atât de rapid, încât platforma podului se leagănă de parcă ar fi împinsă de o hulă marină. Domnul Caterna, care a crezut că se poate aventura pe el, se face palid.

– Caroline... Caroline... strigă el, o să ai rău de mare! Hai de-aici! Aține-te... aține-te...

Doamna Caterna „se aține", și ne întoarcem către o pagodă care domină orașul.

Ca toate monumentele de acest fel, pagoda seamănă cu o stivă de farfurii de supă așezate una peste alta. Dar farfuriile au o formă grațioasă; dacă ar fi făcute din porțelan de China, nu ne-am mira.

Am mai văzut, dar fără să intrăm, câteva stabilimente industriale, printre care o armurărie unde se fac tunuri și o alta de puști, ale căror lucrători sunt din partea locului. Am trecut printr-o grădină atrăgătoare, care se învecinează cu reședința guvernatorului, plină de punți, chioșcuri, bazine și porți în formă de vase. Sunt acolo mai multe pavilioane și acoperișuri răsfrânte decât copaci și frunziș. Apoi, mai sunt și aleile pavate cu cărămizi, între resturile fundației Marelui Zid.

E ora zece fără zece atunci când revenim la gară, total epuizați, fiindcă plimbarea a fost dificilă, și cu totul transpirați, fiindcă e foarte cald.

Prima mea grijă e să caut cu privirea vagonul cu milioane. E tot acolo, penultimul din tren, supravegheat de jandarmii chinezi.

Telegrama așteptată de guvernator a sosit. I se ordonă să trimită vagonul la Pekin, unde tezaurul va fi dat în grija ministrului de finanțe.

Dar unde e domnul Faruskiar?... Nu îl văd. Oare ne-a părăsit?

Nu! Iată-l pe una dintre platforme. Mongolii au urcat și ei la loc în vagon.

Cât despre Fulk Ephrinell, acesta a făcut niște drumuri – eșantioane cu produsele lui, fără îndoială –, iar doamna Ephrinell și-a văzut de ale ei – o tranzacție cu păr, probabil. Tocmai revin amândoi și își reiau locurile, fără să se privească, de zici că nici nu se cunosc.

Cât despre ceilalți călători, sunt numai chinezi, unii cu destinația Pekin, alții cu bilete pentru opririle de pe drum: Xi'an, Honan, Longnan, Taiyuan. Trebuie să fie vreo sută de oameni în tren. Toate numerele mele sunt la post. Nu lipsește nici măcar unu... Treisprezece, tot treisprezece!

Suntem încă pe platformă în momentul în care se dă semnalul de plecare, iar domnul Caterna o întreabă pe doamna Caterna ce i s-a părut mai curios la Lanzhou.

– Ce mi s-a părut mai curios, Adolphe?... Cuștile acelea mari, suspendate de ziduri și copaci, în care erau niște păsări ciudate...

– Ciudate, într-adevăr, doamnă Caterna, răspunde Pan Chao, păsări care vorbesc despre viața lor...

– Adică erau papagali?...

– Nu, capete de criminali...

– O, Doamne! Groaznic! strigă subreta, cu o expresie foarte elocventă pe față.

– Ce vrei, Caroline, răspunde domnul Caterna sentențios, dacă așa e la modă în țara asta...!

XXIV

De la Lanzhou, calea ferată deservește un ținut cultivat din abundență, stropit de numeroase cursuri de apă și suficient de accidentat încât să necesite multe ocoluri. De aceea, inginerii căii ferate au trebuit să creeze numeroase „opere de artă", poduri și viaducte, care nu par tocmai solide. Călătorul se simte neliniștit atunci când acestea se îndoaie sub greutatea trenului. Dar, e adevărat, suntem în Imperiul Celest, unde câteva mii de victime ale unei catastrofe feroviare n-ar conta deloc, la populația de patru sute de milioane de locuitori a acestuia.

– De altfel, spune Pan Chao, Fiul Cerului nu călătorește niciodată cu trenul.

Bravo! Mă simt în siguranță.

La ora șase seara, ajungem la Jingzhou, după ce calea ferată a urmat, o parte din traseu, conturul capricios al Marelui Zid. Din această imensă graniță artificială ridicată între Mongolia și China nu au rămas decât blocurile de granit și cuarț roșiatic care îi serveau de fundație, câteva tunuri roase de rugină și ascunse sub un strat gros de licheni și niște turnuri pătrate, cu creneluri inegale. Interminabilă, fortificația urcă, coboară, se curbează, își revine, se pierde în zare, urmând denivelările solului.

Oprirea la Jingzhou nu durează decât o jumătate de oră. Nu apuc decât să zăresc câteva pagode înalte. Apoi, la ora zece, mai staționăm patruzeci și cinci de minute la Singan, din care nu văd absolut nimic.

Folosim noaptea pentru a parcurge cei trei sute de kilometri care despart acest oraș de Honan, unde mai oprim o oră.

Cred că londonezii ar putea să-și închipuie ușor că Honan e Londra, și se prea poate ca Mistress Ephrinell să fi crezut și ea același lucru. Aici nu există un Strand, cu extraordinarul lui du-te-vino de trecători și trăsuri, nici o Tamisă plină de șlepuri și vase cu aburi. Nu! Dar am nimerit într-o asemenea ceață, încât ne-a fost imposibil să vedem ceva din oraș și din pagodele lui ude.

Ceața durează toată ziua, lucru care ne face înaintarea dificilă. Mecanicii chinezi sunt foarte atenți, foarte inteligenți și foarte preocupați, și merită dați de exemplu confraților lor de pe căile ferate occidentale.

O mie de cronici! În ziua care ne-a rămas până la Tientsin nu ni se mai întâmplă nimic! Cât text pierdut! Câte reportaje risipite în aburii opaci ai ceții! N-am văzut decât o succesiune de trecători și râpe prin care a trecut trenul, nimic din valea Lingnan, în care am oprit la ora unsprezece, nimic din cei două sute treizeci de kilometri pe care i-am parcurs în volutele gălbui, demne de țara asta galbenă, pentru a opri din nou, către ora zece seara, la Taiyuan.

Of! Ce zi păcătoasă!

Din fericire, ceața se risipește încă de la primele ore ale serii. Acum e foarte frumos, chiar dacă e noapte – și o noapte foarte întunecată!

Mă duc la cârciumioara gării, de unde cumpăr câteva prăjituri și o sticlă de vin. Intenția mea e de a-i face o ultimă vizită lui Kinko. O să bem în sănătatea lui și pentru căsătoria lui cu drăguța romăncă. A călătorit clandestin, știu asta, și dacă ar afla și compania Marii Căi Ferate Transasiatice... Dar compania nu știe. Și nu o să afle.

În timpul opririi, domnul Faruskiar și Ghangir se plimbă pe peron, pe lângă tren. De data asta, nu vagonul cu tezaurul îi preocupă, ci cel de bagaje, din față, la care se uită foarte insistent.

Oare își închipuie că bietul Kinko?... Nu! E o ipoteză cu totul neverosimilă. Cel mai tare par să-i preocupe fochistul și mecanicul. Sunt doi chinezi de ispravă, care tocmai și-au preluat îndatoririle, și poate că domnul Faruskiar nu e prea nemulțumit să vadă ce fel de oameni sunt cei în mâinile cărora se află nu numai tezaurul imperial, ci și siguranța călătorilor...

Se face ora plecării, și, la miezul nopții, locomotiva pornește cu șuierături violente.

Așa cum am zis, e o noapte neagră, fără lună sau stele. Nori lungi se târăsc la mică înălțime. Mi-ar fi ușor să intru în vagon fără să fiu văzut. De fapt, n-am exagerat cu vizitele la Kinko în cele douăsprezece zile de călătorie.

În acel moment, Popov îmi spune:

– Nu vă duceți să vă culcați, domnule Bombarnac?

– Ba da, imediat, răspund. Dar după ziua asta rece, care ne-a ținut în vagoane, simt nevoia să respir un pic de aer curat. Unde oprim?

– La Fuzhou, după ce trecem de joncțiunea cu calea ferată de Nanking.

– Bună seara, Popov.

– Bună seara, domnule Bombarnac.

Iată-mă singur.

Îmi vine atunci ideea de a mă plimba până în spatele trenului și mă opresc o clipă pe platforma dinaintea vagonului cu tezaurul.

Toți călătorii, cu excepția jandarmilor chinezi, își dorm ultimul somn – bineînțeles, ultimul pe calea ferată transasiatică.

Întors în fața trenului, mă apropii de chichineața lui Popov. Doarme adânc, cred.

Deschid ușa vagonului de bagaje și îi semnalez prezența mea lui Kinko.

Panoul este coborât, iar lămpița își aruncă lumina asupra mea. În schimbul prăjiturilor și al sticlei de vin, primesc mulțumirile curajosului tânăr și ciocnim un pahar în sănătatea Zincăi Klork, pe care o voi cunoaște mâine.

E ora douăsprezece și cincizeci de minute noaptea. Din ce-a zis Popov reiese că în zece minute ar trebui să depășim joncțiunea cu linia de Nanking. E vorba despre o derivație care se întinde pe cinci sau șase kilometri, printr-un viaduct din valea Tizu. Viaductul e o lucrare de proporții considerabile – Pan Chao mi-a dat detalii –, iar inginerii chinezi nu au ridicat decât stâlpii, înalți de o sută de picioare. Ne apropiem de macazul care permite dirijarea trenurilor către Nanking. Dar lucrarea nu va fi terminată mai devreme de trei sau patru luni.

Cum știu că trebuie să oprim la Fuzhou, îmi iau la revedere de la Kinko cu o strângere de mână caldă și mă ridic ca să ies…

În acel moment, mi se pare că aud pași pe platformă, în partea din spate a vagonului...

– Atenție, Kinko! spun cu o jumătate de voce.

Lămpița se stinge imediat și rămânem amândoi nemișcați.

Nu m-am înșelat... cineva încearcă să deschidă ușa vagonului.

– Panoul... spun.

Panoul se ridică, lada se închide și rămân singur, în întuneric.

E clar, nu poate fi decât Popov. Oare ce-o să spună dacă mă găsește aici?...

Prima oară când am venit, m-am ascuns după pachete. Ei bine, o să o fac din nou! Dacă mă ghemuiesc în spatele cutiilor lui Fulk Ephrinell, e prea puțin probabil ca Popov să mă poată vedea, chiar la lumina felinarului. Mă ghemuiesc și încep să privesc...

Nu e Popov, fiindcă nu are felinar.

Încerc să-mi dau seama cine sunt cei câțiva care au intrat... E greu... s-au strecurat pur și simplu printre pachete și, după ce au deschis ușa din față a vagonului, au închis-o după ei...

Sunt călători, asta e clar, dar ce caută aici... la ora asta?...

Trebuie să aflu... Am senzația că se pune ceva la cale...

Poate dacă trag cu urechea...

Mă apropii de peretele anterior al vagonului și, în ciuda uruitului trenului, aud destul de bine...

O mie de draci! Zece mii de draci! E vocea domnului Faruskiar, dacă nu mă înșel... vorbește cu Ghangir, rusește... El e!... Sunt însoțiți de cei patru mongoli... Dar ce caută acolo... pe platforma din spatele tenderului?... Și despre ce vorbesc?...

Ei bine, iată despre ce vorbesc, fiindcă nu pierd niciun cuvânt din întrebările și răspunsurile schimbate de domnul Faruskiar și tovarășii lui:

– Când ajungem la macaz?...

– În câteva minute.

– Ești sigur că acolo e Kardek?...

– Da, așa ne-am înțeles.

Ce anume s-au înțeles și cine o fi acest Kardek?...

Conversația continuă:

– Semnalul!... Uite semnalul! strigă Ghangir.

– Trebuie să așteptăm să vedem semnalul, spune domnul Faruskiar.

– Lumina verde, nu? întreabă Ghangir.

– Da... înseamnă că macazul e schimbat.

Îmi pierd mințile! Macaz schimbat?!... Ce macaz?...

Trece o jumătate de minut... N-ar fi cazul să-l previn pe Popov?... Ba da, cu siguranță că e...

Sunt pe punctul de a mă cocoșa sub propria greutate, când mă reține o exclamație:

– Semnalul!... Uite semnalul! strigă Ghangir.

– Gata, o pornim spre Nanking! răspunde domnul Faruskiar.

Spre Nanking!... Dar asta înseamnă că suntem pierduți. La cinci kilometri de aici e viaductul din Tizu, care nu e terminat. Înseamnă că trenul gonește către o prăpastie!

E clar, maiorul Noltitz nu s-a înșelat în privința domnului Faruskiar... Mi-am dat seama de planul mizerabililor ăstora... Administratorul companiei e un ticălos de cea mai joasă speță... N-a acceptat oferta companiei decât pentru a aștepta să se ivească ocazia unui jaf de proporții... Iar ocazia a apărut, împreună cu milioanele Fiului Cerului... Da! Toată această mașinație abominabilă e cât se poate de clară... Motivul pentru care Faruskiar a apărat tezaurul imperial de Ki Tsing a fost numai pentru a i-l smulge acestuia, fiindcă atacul îi tulbura propriile planuri criminale!... De aceea s-a luptat cu atâta curaj!... De aceea și-a riscat viața, de aceea s-a comportat ca un erou!... Și tu, Claudius, netotule, te-ai lăsat dus de nas!... Încă o greșeală... Ar fi cazul să te lecuiești, prietene!

Înainte de toate, trebuie să-l împiedic pe bandit să-și aducă planul la îndeplinire... Trebuie să salvez trenul care se îndreaptă cu toată viteza spre viaductul neterminat.... Trebuie să salvez călătorii care aleargă spre o catastrofă îngrozitoare... De tezaurul pe care Faruskiar și complicii lui speră să pună mâna îmi pasă tot atât cât de un reportaj vechi!... Dar călătorii și cu mine suntem altceva...

Vreau să mă duc la Popov... mi-e imposibil... Parc-aș fi țintuit de peretele vagonului... Îmi pierd capul...

Cum putem merge cu toată viteza spre o prăpastie?... Nu!... Sunt un netot... Faruskiar și complicii lui ar merge și ei cu noi... ne-ar împărtăși soarta, ar pieri odată cu noi!

În această clipă, din fața trenului se aud niște strigăte. Strigăte de oameni care sunt omorâți!... Mecanicul și fochistul tocmai au fost strânși de gât și simt cum viteza trenului începe să scadă...

Înțeleg... Unul dintre mizerabili știe să conducă locomotiva, iar viteza mică le va permite să se arunce din tren și să se facă nevăzuți înaintea catastrofei...

În fine, reușesc să ies din amorțeală. Clătinându-mă ca un om beat, de-abia reușesc să mă târăsc până la lada lui Kinko. Acolo îi spun în câteva cuvinte ce se întâmplă și strig:

– Suntem pierduți...

– Ba... poate că nu... răspunde el.

Înainte să apuc să fac o mișcare, Kinko a ieșit din ladă și s-a repezit spre ușa vagonului. S-a cățărat pe tender și mi-a zis:

– Veniți!... Veniți!...

Nu știu cum, dar imediat mă trezesc lângă el, pe platforma locomotivei, cu picioarele într-o baltă de sânge. Sângele mecanicului și al fochistului, ale căror trupuri au fost aruncate din tren...

Cât despre Faruskiar și complicii lui, nu mai sunt aici!

Dar, înainte de a dispărea, unul dintre ei a desfăcut frânele, a deschis la maximum supapele de abur și a umplut focarul cu cărbuni, iar acum trenul aleargă cu o viteză înspăimântătoare...

În câteva minute, va fi la viaductul din Tizu...

Energic și hotărât, Kinko nu și-a pierdut deloc sângele rece. Dar degeaba încearcă să manevreze maneta, să scadă aburul și să frâneze... Nu știe cum funcționează toți robineții și toate levierele astea...

– Trebuie să-l chemăm pe Popov!... strig.

– Ca să facă ce?... Nu! Nu ne rămâne decât un singur lucru...

– Care?

– Să întețim focul, să supraîncărcăm supapele și să facem locomotiva să sară în aer...

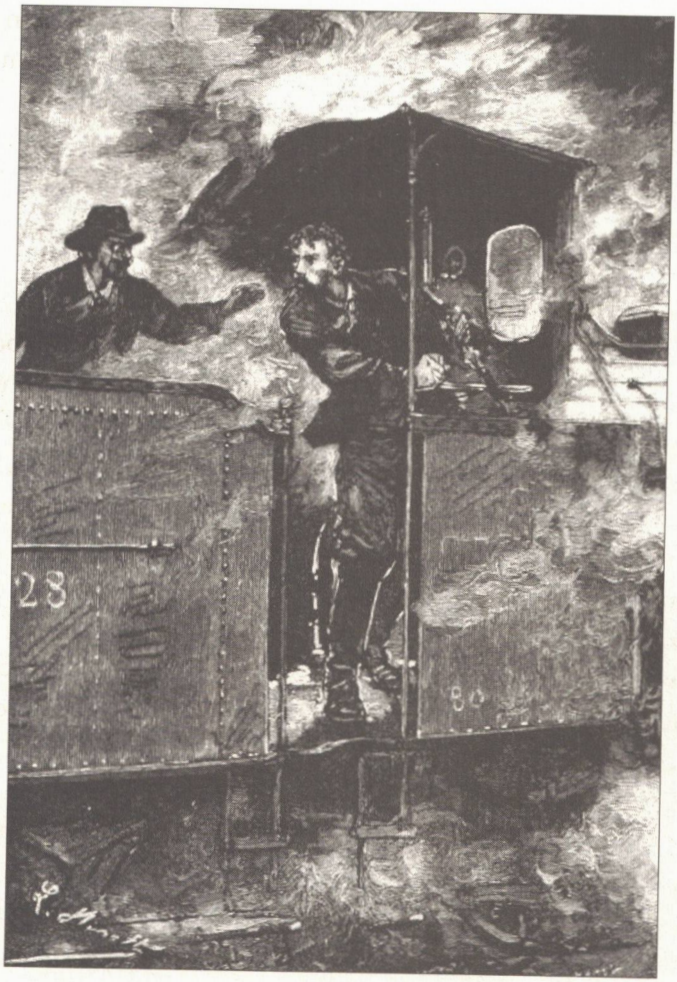
Oare acesta să fie singurul mijloc – disperat – de a opri trenul înainte de viaduct?...

Kinko se apucă să arunce frenetic lopeți de cărbune în grilajul focarului. Focul se întețește sugând cu forță aerul, presiunea crește, aburul șuieră prin supape și pe la racorduri, cazanul sforăie, mașina urlă... Viteza continuă să crească, cred că depășește o sută de kilometri pe oră...

– Plecați! îmi strigă Kinko, luați-i pe toți ceilalți și duceți-vă în ultimele vagoane...

– Și tu, Kinko?...

– Plecați, când vă spun.



– Plecați odată! îmi strigă.

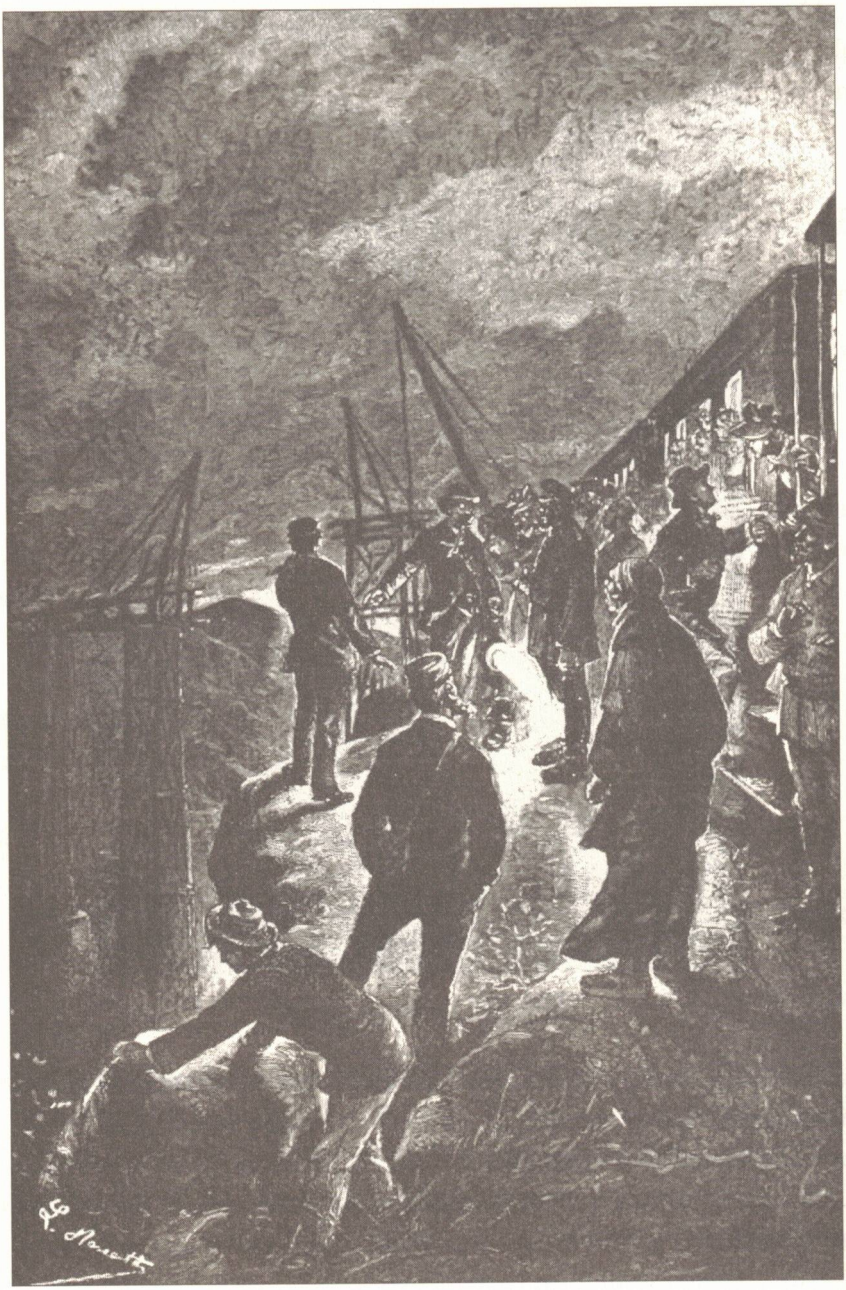
Și văd cum se agață cu ambele mâini de supape și apasă cu toată greutatea lui pe leviere.

– Plecați odată! îmi strigă.

Escaladez tenderul, trec în vagon și îl trezesc pe Popov, urlând din toate puterile:

– În spatele trenului! În spate!

Treziți brusc din somn, câțiva călători se grăbesc să fugă din primele vagoane…



În întuneric, o adunătură de schele se zăresc vag, în vârful stâlpilor…

Dintr-odată, se aude o explozie îngrozitoare, urmată de o scuturătură violentă. Trenul pare că e împins înapoi. Apoi, din cauza inerției acumulate, continuă să ruleze înainte, încă vreo jumătate de kilometru...

În fine, se oprește...

Popov, maiorul, domnul Caterna și cei mai mulți dintre călători sărim din vagoane...

În întuneric, o adunătură de schele se zăresc vag, în vârful stâlpilor care urmează să susțină viaductul din valea Tizu...

Încă două sute de pași și Marele Transasiatic ar fi fost înghițit de abis.

XXV

Și eu, care voiam subiecte de cronică, care mă plângeam de plictiseală și de monotonia unui voiaj burghez de șase mii de kilometri, în decursul căruia nu mă întâlnisem nici cu impresiile, nici cu emoțiile care să merite încredințate tiparului...

Nu e mai puțin adevărat că am mai făcut o prostie, și încă una zdravănă! Acest domn Faruskiar, din care am făurit – prin telegraf – un erou pentru cititorii *Secolului XX*! E clar, cu bunele mele intenții, merit un bilet clasa-ntâi către iad!

Deja v-am spus, ne aflăm la două sute de pași de valea Tizu, o depresiune adâncă, care a făcut necesară construcția unui viaduct lung de trei sute cincizeci până la patru sute de picioare. Fundul semănat de stânci al acestei văi se află la o sută de picioare adâncime. Dacă trenul ar fi căzut în acest abis, niciunul dintre noi n-ar fi scăpat cu viață. O astfel de catastrofă de proporții – foarte interesantă, din punctul de vedere al reportajului – s-ar fi soldat cu o sută de victime. Dar, grație energiei și devotamentului tânărului român, am scăpat cu toții de îngrozitoarea nenorocire.

Cu toții?... Nu... Kinko a plătit cu propria viață salvarea tovarășilor săi de călătorie.

De fapt, în mijlocul debandadei generale, prima mea grijă a fost aceea de a vizita vagonul de bagaje, care a scăpat întreg. Evident, dacă Kinko ar fi supraviețuit exploziei, s-ar fi întors în vagon și ar fi intrat înapoi în închisoare, așteptând să reiau legătura cu el...

Dar vai! Lada e goală – goală precum casa de bani a unei firme în faliment... Kinko a fost victima propriului curaj.

Deci, iată, printre călători exista un erou. Dar acesta nu era Faruskiar, detestabilul bandit îmbrăcat în haine de administrator, căruia i-am trâmbițat numele, cu nechibzuință, în toate cele patru colțuri ale lumii! Era românul, umilul, micul, săracul logodnic, care va fi așteptat în van de logodnica lui, cea care nu-l va mai revedea niciodată!... Ei bine, am să-i fac dreptate!... Voi spune tuturor ce a făcut! Ar fi și culmea să-i mai păstrez secretul... Chiar dacă a fraudat compania căii transasiatice, tocmai grație acestei fraude a fost salvat un tren întreg de călători! Am fi fost pierduți, am fi pierit de cea mai îngrozitoare moarte dacă n-ar fi fost Kinko!

Cobor iarăși din tren, cu inima grea și ochii plini de lacrimi.

Cu siguranță, lovitura pusă la cale de Faruskiar – de-a curmezișul căreia s-a pus rivalul lui, Ki Tsang – era plănuită abil, utilizând derivația lungă de șase kilometri care duce la viaductul neterminat. Nimic mai ușor decât să trimiți trenul într-altă direcție, dacă ai un complice care să schimbe macazul. Apoi, odată ce un semnal i-a indicat faptul că am schimbat direcția, nu mai avea decât să se ducă în locomotivă, să-i strângă de gât pe mecanic și pe fochist și, după asta, să fugă, profitând de încetinirea locomotivei, care urma să prindă din nou viteză imediat, din cauza cazanului supraîncălzit...

Iar acum, e clar că ticăloșii ăștia, demni de cele mai rafinate torturi prescrise de justiția chinezească, se îndreaptă cât pot de repede către valea Tizu. Aici speră să regăsească, printre resturile trenului, cele cincisprezece milioane în aur și pietre prețioase. Și pot subtiliza comoara fără riscul de a fi descoperiți, fiindcă noaptea le va permite să-și ducă la capăt fărădelegea...

Ei bine, sper că hoții vor fi furați la rândul lor. Cele cincisprezece milioane o să-i coste foarte scump, chiar capul! Cel puțin! Sunt singurul care știu ce s-a întâmplat, dar voi spune tuturor, mai ales că bietul Kinko nu mai e printre noi...

Da! M-am decis: voi vorbi imediat ce o întâlnesc pe Zinca Klork... Veștile trebuie date cu mare grijă bietei fete... Nu vreau să primească știrea morții logodnicului pur și simplu, brutal; ar putea-o lovi ca un trăsnet... Da!... Mâine... imediat ce ajungem la Pekin...

Dar, de fapt, dacă nu vreau să spun nimănui despre Kinko, pot cel puțin să-i denunț pe Faruskiar, Ghangir și pe cei patru mongoli, complicii lor... Pot spune că i-am văzut intrând în vagon, că i-am urmărit și că i-am auzit

vorbind pe platformă, pe ei și apoi strigătele nefericiților gâtuiți la post. Că m-am întors după aceea în vagoane și am strigat: „În spate!... În spate!"

În plus, mai e cineva, pe lângă mine, ale cărui suspiciuni foarte justificate s-au transformat în certitudine și care de-abia așteaptă ocazia de a-l denunța pe așa-zisul domn Faruskiar!

Deocamdată, suntem adunați în fața trenului, maiorul Noltitz, baronul neamț, domnul Caterna, Fulk Ephrinell, Pan Chao, Popov – în jur de douăzeci de călători. Se înțelege de la sine că jandarmii chinezi, fideli consemnului lor, au rămas lângă tezaur și niciunuia nu i-ar trece prin cap să-l abandoneze. Angajatul din ultimul vagon a adus felinarele din coadă și, la lumina lor puternică, putem vedea în ce stare se găsește locomotiva.

Trenul, care mergea cu o viteză excesivă, s-ar fi putut opri brusc, iar asta ar fi putut duce la distrugerea lui totală. Totuși, lucrul acesta nu s-a întâmplat din cauza faptului că explozia s-a produs în partea superioară și laterală a cazanului. Roțile au rezistat, așa că locomotiva a continuat să ruleze pe șine suficient de mult, pierzând viteză ceva mai lent. Reiese deci că trenul s-a oprit de la sine și de aceea călătorii s-au ales numai cu o scuturătură violentă.

Cât despre cazan și ceea ce se afla în preajma lui, n-a mai rămas decât o grămadă de resturi informe. Nu mai există coș, dom, distribuitor de aburi, nimic, doar tablă sfârtecată, tuburi rupte și răsucite, țevi crăpate, cilindri deformați neverosimil, biele dezarticulate – răni căscate ale unui cadavru de oțel.

Și nu numai locomotiva e distrusă. Tenderul e scos și el din funcțiune. Rezervoarele cu apă sunt sparte, iar încărcătura de cărbune e răspândită pe linie. Cât despre vagonul de bagaje, a scăpat nevătămat ca prin minune.

Iar în fața teribilelor efecte ale acestei explozii, mi-e clar că tânărul român nu a avut nicio șansă de a supraviețui, că a fost ucis, făcut bucăți, fâșii! Prin urmare, e normal să nu găsesc nicio rămășiță de-a lui, oricât mă plimb, vreo sută de metri, de-a lungul căii ferate!...

Inițial, contemplăm întregul dezastru în liniște. Apoi, încet, încet, începem să vorbim între noi.

– Mai mult ca sigur că fochistul și mecanicul nostru au pierit în explozie! spune unul dintre călători.

– Bieții de ei! răspunde Popov. Dar mă întreb cum de a ajuns trenul pe linia către Nanking și cum de nu și-au dat seama!

– E o noapte foarte întunecată, observă Fulk Ephrinell, și mecanicul nu a observat că macazul era schimbat.

– E singura explicație posibilă, răspunde Popov, fiindcă altfel ar fi încercat să oprească trenul. Pe când el, dimpotrivă, a accelerat până la o viteză foarte periculoasă...

– Totuși, spune Pan Chao, cum se explică faptul că am ajuns pe linia de Nanking, din moment ce viaductul nu era terminat?... Cineva a schimbat macazul!

– Cu siguranță, răspunde Popov, probabil a fost vorba de o neglijență...

– Ba nu... de rea-voință, răspunde Fulk Ephrinell. E crimă cu premeditare! Cineva a vrut să distrugă trenul și să omoare călătorii!

– Dar în ce scop? întreabă Popov.

– În scopul de a fura tezaurul imperial, strigă Fulk Ephrinell. Ați uitat ce tentante sunt milioanele pentru răufăcători? Nu din cauza lor am fost atacați între Cherchen și Charkalyk?

Americanul are perfectă dreptate.

– Deci, răspunde Popov, după atacul lui Ki Tsang, credeți că alți banditi...

Până acum, maiorul Noltitz nu a spus nimic. Dar în secunda asta, îl întrerupe pe Popov și spune cu voce tare, ca să fie auzit de toată lumea:

– Unde e domnul Faruskiar?

Fiecare se întoarce și se uită după administratorul companiei.

– Și unde e însoțitorul lui, Ghangir? continuă maiorul.

Niciun răspuns.

– Unde sunt cei patru mongoli care călătoreau în ultimul vagon? întreabă maiorul Noltitz.

Niciunul dintre ei nu este aici.

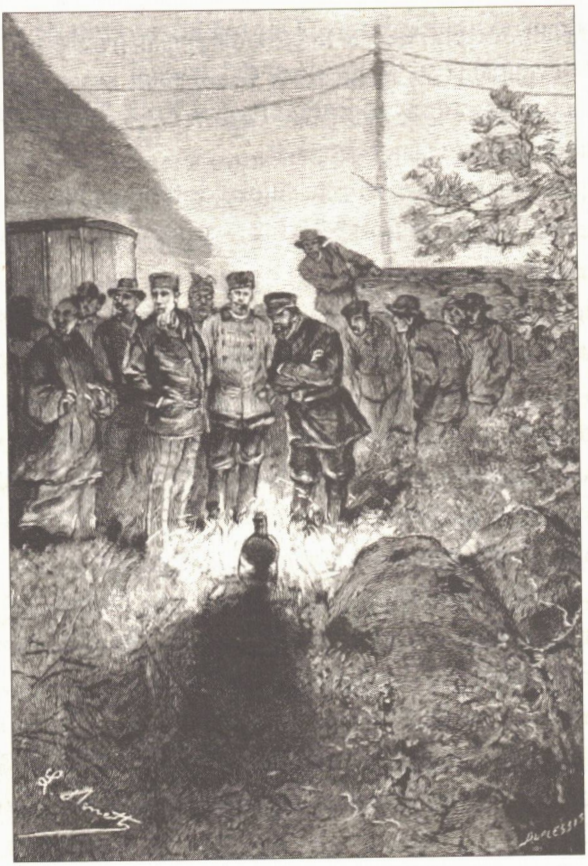
Domnul Faruskiar este strigat a doua oară.

Domnul Faruskiar nu răspunde la apel.

Popov urcă în vagonul în care călătorea personajul cu pricina.

Vagonul e gol.

Gol?... Nu. Sir Francis Trevellyan e așezat liniștit la locul lui, cu totul dezinteresat de ceea ce se petrece. De ce l-ar privi ce se întâmplă pe acest



– Unde e domnul Faruskiar?

gentleman? Nu sunt căile ferate ruso-chineze culmea neglijenței și a dezordinii?... Un macaz schimbat, nu se știe de ce?... Un tren plecat pe un drum greșit?... Administrația rusă nu e bună de nimic!

– Ei bine, spune atunci maiorul Noltitz, ticălosul care a lansat trenul pe linia de Nanking, care a vrut să ajungem toți în fundul văii Tizu, ca să pună mâna pe tezaurul imperial, e Faruskiar!

– Faruskiar! strigă călătorii.

Și celor mai mulți nu le vine să creadă ceea ce spune maiorul Noltitz.

– Cum, spune Popov, tocmai administratorul companiei, care s-a purtat atât de curajos în atacul bandiților, care l-a omorât cu mâna lui pe Ki Tsang, șeful lor?...

E cazul să îmi fac și eu intrarea în scenă.

– Maiorul are perfectă dreptate, spun. Faruskiar e cel care a pus lovitura la cale!

Și, în mijlocul stupefacției generale, le povestesc ceea ce întâmplarea m-a făcut să știu. Le spun cum i-am surprins pe Faruskiar și pe mongoli atunci când era prea târziu ca să-i mai pot împiedica; nu țin secretă decât intervenția lui Kinko. Atunci când va veni vremea, voi ști să-i fac dreptate.

Cuvintele mele sunt urmate de un cor de blesteme și amenințări. Cum?! Domnul Faruskiar? Nobilul mongol?... Înaltul funcționar, pe care l-am văzut la treabă?... Nu!... E imposibil!...

Dar evidența trebuie acceptată. Am văzut... am auzit... afirm că Faruskiar este autorul acestei catastrofe, în care ar fi trebuit să piară nu numai trenul, ci și călătorii, că e cel mai groaznic bandit care a operat vreodată în Asia centrală!

– Vedeți, domnule Bombarnac, că bănuielile mele erau justificate, îmi spune separat maiorul Noltitz.

– Aveți perfectă dreptate, răspund, și recunosc, chiar dacă ar trebui să-mi fie rușine, că m-am lăsat amăgit de fasoanele de mare senior ale ticălosului ăstuia groaznic...

– Domnule Claudius, adaugă domnul Caterna, faceți din asta un roman și să vedeți dacă o să vă creadă cititorii!

Domnul Caterna are dreptate, dar oricât de neverosimil sună, așa s-a întâmplat. Și, în plus, pentru toată lumea – mai puțin eu, care știu de Kinko –, faptul că locomotiva s-a oprit pe marginea prăpastiei e un miracol. Explozia e una providențială.

Acum, că suntem în afara pericolului, e cazul să luăm măsuri ca să readucem vagoanele trenului pe linia de Pekin.

– Cel mai simplu ar fi, spune Popov, ca vreo câțiva dintre noi să se ofere voluntari...

– Mă ofer! strigă domnul Caterna.

– Ce trebuie să facem? adaug eu.

– Să ajungeți în gara cea mai apropiată, la Fuzhou, și să telegrafiați în gara Taiyuan, ca să primim o altă locomotivă.

– Dar la ce distanță e stația Fuzhou? întreabă Fulk Ephrinell.

– Suntem cam la șase kilometri de joncțiunea cu Nanking, răspunde Popov, iar stația Fuzhou este la alți cinci kilometri de acolo.

– Unsprezece kilometri, socotește maiorul, înseamnă o oră și jumătate, pentru niște oameni care știu să mărșăluiască. În mai puțin de trei ore, locomotiva trimisă din Taiyuan ar putea fi înapoi la tren. Sunt gata de plecare...

– Și eu, spune Popov, și ar fi bine să fim mai mulți. Cine știe dacă nu ne întâlnim pe drum cu Faruskiar și mongolii lui?

– Ai dreptate, Popov, răspunde maiorul Noltitz, și în plus, să ne luăm armele.

O idee cu cap, fiindcă banditii s-au îndreptat probabil către viaductul din Tizu și nu pot fi departe. E adevărat, imediat ce și-au dat seama că lovitura nu le-a reușit, se vor grăbi să se facă nevăzuți. Cum ar putea îndrăzni să atace, cu numai șase oameni, o sută de călători, fără a mai socoti și soldații chinezi care păzesc tezaurul imperial?

O duzină dintre noi, printre care domnul Caterna, Pan Chao și cu mine, se oferă să-l însoțească pe maiorul Noltitz. Dar, de comun acord, îi cerem lui Popov să nu abandoneze trenul, asigurându-l că ne vom ocupa noi de cele necesare la Fuzhou.

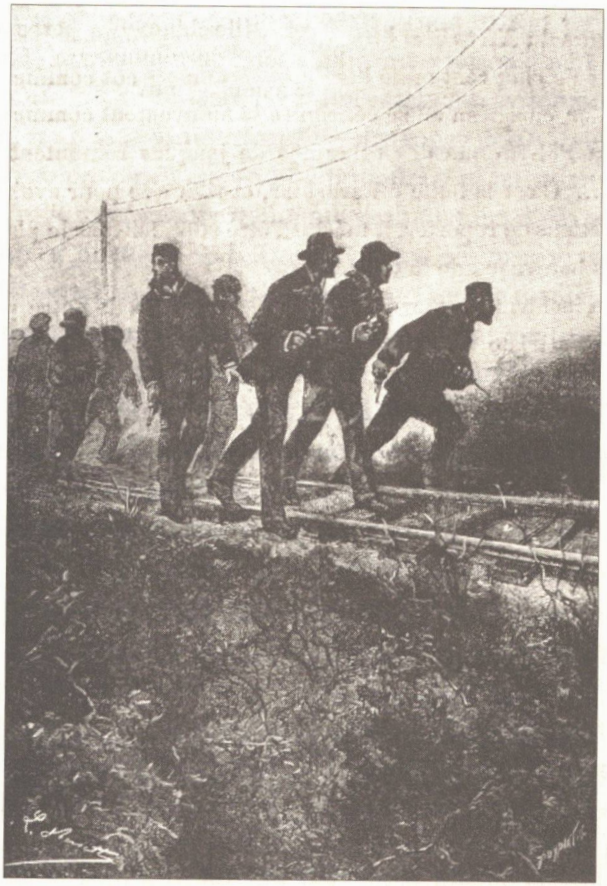
Prin urmare, înarmați cu pumnale și revolvere, la ora unu și jumătate noaptea, pornim pe calea care urcă spre bifurcație, mergând cât de repede putem în noaptea foarte întunecată.

În mai puțin de două ore, ajungem în stația Fuzhou, fără nicio întâlnire neplăcută pe drum. E clar, Faruskiar a dispărut din zonă. De-acum, e treaba poliției chineze să pună mâna pe bandit și pe complicii lui. Va reuși oare?... Mi-aș dori, dar nu-mi fac foarte multe speranțe.

În gară, Pan Chao dă de șeful de stație, care cere imediat, prin telegraf, o locomotivă din Taiyuan, cu destinația intersecția cu linia de Nanking.

E ora trei și începe să se crape de ziuă, așa că ne întoarcem să așteptăm locomotiva la bifurcație. Trei sferturi de oră mai târziu, câteva fluierături îndepărtate anunță sosirea ei, după care locomotiva se oprește la bifurcație.

Imediat ce ne îngrămădim cu toții în tender, locomotiva pornește pe linia de Nanking și, o jumătate de oră mai târziu, am ajuns la tren.



Înarmați cu pumnale și revolvere pornim pe calea care urcă spre bifurcație...

E suficientă lumină pentru ca să putem vedea până departe. Fără să spun nimic nimănui, încep să mă uit după trupul bietului Kinko, dar nu pot vedea nici măcar resturile exploziei.

Cum locomotiva cea nouă nu poate fi cuplată în fața trenului, fiindcă nu există nici linie dublă, nici placă turnantă în acest loc, se decide ca ea să se deplaseze cu spatele, remorcându-ne până la bifurcație, după ce am abandonat tenderul și vechea locomotivă, care sunt scoase din funcțiune. Rezultă că vagonul în care se află lada tânărului român – vai, goală! – ajunge în coada trenului.

Plecăm și, într-o jumătate de oră, ajungem la macazul cu linia de Pekin.

Spre marele nostru noroc, nu e cazul să ne întoarcem la Taiyuan, fiindcă asta ne-ar mai fi costat o oră și jumătate de întârziere. Înainte de a trece de macaz, locomotiva s-a plasat în așa fel încât să fie în fruntea trenului, în direcția Fuzhou. Apoi, vagoanele au fost împinse câte unul în spatele ei și trenul a fost reformat în configurația normală. Începând cu ora cinci, alergăm cu viteza reglementară de-a lungul provinciei Pechili.

Nu am ce povesti din această ultimă zi de călătorie, în timpul căreia, e adevărat, mecanicul chinez nu s-a chinuit deloc să recâștige timpul pierdut. Dar, dacă pentru noi toți câteva ore în plus sau în minus nu contează deloc, nu același lucru se întâmplă și cu baronul Weissschnitzerdörfer, care trebuie să ia de la Tientsin pachebotul de Yokohama.

Dar, când ajungem, către amiază, pachebotul era deja plecat de vreo trei sferturi de oră și, atunci când globe-trotterul neamț, rival al lui Bly și Bisland, s-a repezit pe peron, nu a putut afla decât că numitul pachebot tocmai iese din estuarul râului Pei Ho și intră în largul mării.

Vai de capul lui! Să nu ne mirăm că trenul nostru bombardează în stânga și-n dreapta cu înjurături teutonice, pe care baronul le lansează fără oprire, „și la tribord, și la babord", cum ar zice domnul Caterna. Și, ca să fim cinstiți, are tot dreptul să blesteme în limba lui!

Nu stăm decât un sfert de oră în Tientsin. Să mă ierte cititorii *Secolului XX* dacă nu am vizitat acest oraș de cinci sute de mii de locuitori, partea chinezească cu templele, cartierul european în care se concentrează activitatea comercială, cheiul râului Pei Ho, pe care urcă și coboară sute de jonci... E din cauza lui Faruskiar, iar acesta merită cele mai fanteziste chinuri ale călăilor din China fie și numai fiindcă m-a împiedicat să-mi exercit îndatoririle de reporter!

Niciun incident nu marchează ultimele etape ale parcursului nostru. Ceea ce mă întristează profund e gândul că lada lui Kinko e goală... Și când mă gândesc că mă rugase să-l însoțesc până la domnișoara Zinca Klork!... Cum o să-i dau vestea nefericitei tinere că logodnicul ei n-a ajuns în gara Pekin?...

În fine, totul are un sfârșit în această lume nefericită, chiar și o călătorie de șase mii de kilometri pe Marea Cale Ferată Transasiatică și, după un voiaj de treisprezece zile, oră după oră, trenul nostru oprește în capitala Imperiului Celest.

XXVI

– Pekin! Toată lumea coboară! strigă Popov.

Iar domnul Caterna îi răspunde, graseind ca parizienii:

– Te ched, băthânico!

Și toată lumea coboară.

E ora patru după-amiază.

Pentru niște oameni obosiți după trei sute douăsprezece ore de călătorie, nu e momentul s-o pornească prin oraș, ce spun?, prin cele patru orașe închise unu'-ntr-altul. De altfel, am destul timp, fiindcă șederea mea în capitala Chinei urmează să se prelungească vreo câteva săptămâni.

Esențialul e să găsesc un hotel în care să mă pot caza la modul cât de cât acceptabil. După ce culeg informații, ajung la concluzia că Hotelul celor Zece Mii de Visuri, care se învecinează cu gara, ne va oferi o ședere conformă cu obiceiurile noastre de occidentali.

Cât despre domnișoara Zinca Klork, las pe a doua zi vizita pe care trebuie să i-o fac. Voi ajunge la ea înainte ca lada să fie expediată pe adresa ei, și totuși prea devreme, vai!, fiindcă va trebui să îi anunț moartea logodnicului ei.

Maiorul Noltitz a tras la același hotel ca mine. Nu trebuie să-mi iau la revedere nici de la el, nici de la domnul și doamna Caterna, care intenționează să rămână aici cincisprezece zile, înainte de a pleca la Shanghai. Cât despre Pan Chao și doctorul Tio King, îi așteaptă o trăsură, care urmează să-i conducă la *yamen*-ul unde locuiește familia tânărului chinez. Dar ne vom revedea. Prietenii nu se despart așa, iar strângerea de mână pe care i-am dat-o la coborârea din vagon nu va fi ultima.

Domnul și doamna Ephrinell nu pierd timpul în gară, ci pleacă imediat să se ocupe de afacerile lor, care îi obligă să își caute un hotel în cartierul comercial din partea chinezească. Nu pleacă, de altfel, fără complimentele noastre. Maiorul Noltitz și cu mine ne apropiem de amabilul cuplu și schimbăm politeţurile obișnuite.

– În fine, îi spun lui Fulk Ephrinell, cele patruzeci și două de colete ale Casei Strong Bulbul and Co au ajuns la destinație! Dar nu mai era mult până ce explozia locomotivei v-ar fi spart toți dinții artificiali…

– Așa e, cum ziceți dumneavoastră, domnule Bombarnac, dar dinții mei au scăpat nevătămați. Ce de aventuri au avut de la plecarea noastră din Tbilisi…! Cu siguranță, a fost o călătorie mult mai puțin monotonă decât mă așteptam…

– Și apoi, adaugă maiorul, v-ați căsătorit pe drum… dacă nu mă înșel!

– *Wait a bit!* răspunde yankeul pe un ton ciudat. Iertați-ne… ne grăbim…

– Nu vă mai reținem, domnule Ephrinell, îi răspund, și dați-mi voie să vă spun, doamnei Ephrinell și dumneavoastră, la revedere.

– La revedere, îmi răspunde englezoaica americanizată, încă mai sec decât la plecare. Apoi, întorcându-se: Nu prea am vreme de pierdut, din păcate, domnule Ephrinell…

– Nici eu, doamnă, răspunde yankeul.

„Domnule"… „Doamnă!"… Ia uite. Deja nu ne mai numim Fulk și Horatia.

Și apoi, fără să se ia la braț, amândoi ies pe ușă… Am brusc senzația că bietul comerciant o va lua la dreapta, iar comercianta, la stânga. Dar până la urmă, e treaba lor.

Mai rămâne numărul meu opt, Sir Francis Trevellyan, personajul mut, care nu a scos un cuvânt toată piesa – vreau să spun, toată călătoria. Mi-aș dori foarte mult să-i aud glasul, chiar și o secundă.

Ei, și dacă nu mă înșel, am senzația că ocazia tocmai ce se ivește.

Chiar așa, flegmaticul gentleman e aici, plimbându-și privirea dispreţuitoare pe deasupra vagoanelor. Abia ce și-a scos o țigară de foi dintr-un etui de marochin galben. Dar, atunci când scutură cutia de chibrituri, își dă seama că e goală.

Iar țigara mea de foi, o excelentă havană, e aprinsă, și o fumez cu plăcerea extatică a unui cunoscător și, în același timp, cu regretul unuia care nu va mai găsi așa ceva în toată China.

Sir Francis Trevellyan a remarcat luminița care strălucește la capătul țigării mele și se îndreaptă spre mine.

Mă gândesc că îmi va cere un foc sau mai degrabă „o lumină", cum spun englezii, și aștept *some light*-ul tradițional.

Gentlemanul se mărginește însă să întindă mâna și, mașinal, îi ofer focul.

Îmi apucă țigara cu degetul mare și arătătorul, scutură scrumul alb și o aprinde pe a lui, iar atunci îmi imaginez că, dacă n-am auzit *some light*-ul, voi auzi *Thank you, Sir!*

Aiurea! Imediat ce trage câteva fumuri din țigara lui, Sir Francis Trevellyan o aruncă nonșalant pe a mea pe peron. Apoi, fără să salute, plin de tupeu ca un adevărat londonez, pleacă, cu pas măsurat, și iese din gară.

Cum, n-am spus nimic?... Nu! Am rămas prostit... Nu mi-a venit în minte niciun cuvânt, niciun gest... Am rămas total blocat în fața acestei lipse de politețe cât se poate de britanice, în timp ce maiorul Noltitz nu poate să-și stăpânească un hohot zdravăn de râs.

Ah! Dacă dau eu de gentlemanul ăsta... Însă nu l-am mai văzut niciodată, de atunci, pe Sir Francis Trevellyan, din Trevellyan Hall, Trevellyanshire.

O jumătate de oră mai târziu, suntem instalați în Hotelul celor Zece Mii de Visuri. Acolo, ni se servește o cină alcătuită conform regulilor neverosimilei bucătării chinezești. După ce am terminat masa, pe la al doilea gong – ca să mă exprim în felul chinezilor –, cădem, culcați în paturile un pic cam strâmte din camerele nu foarte confortabile, nu în somnul celor drepți, ci în cel al celor epuizați – care e la fel de bun.

Nu mă scol înainte de ora zece, și poate aș fi dormit toată dimineața, dacă nu mi-aș fi adus aminte că am o datorie de îndeplinit. Și ce datorie! Să mă duc în bulevardul Sha Kua, înainte ca funesta ladă să-i fie livrată destinatarei ei, domnișoara Zinca Klork.

Mă ridic din pat, deci. Ah! Dacă Kinko n-ar fi murit, m-aș fi întors la gară... Aș fi asistat, așa cum îi promisesem, la descărcarea prețiosului colet... aș fi avut grijă să fie fixat bine în mijlocul de transport... l-aș fi însoțit

până în bulevardul Sha Kua... ba chiar aș fi ajutat la transportarea lui în camera domnișoarei Zinca Klork!... Și ce dublă explozie de bucurie ar fi avut loc atunci când logodnicul ar fi dat panoul la o parte ca să îi cadă în brațe drăguței romance...

Dar nu! Atunci când va sosi, lada va fi goală, goală ca o inimă din care s-a scurs tot sângele!

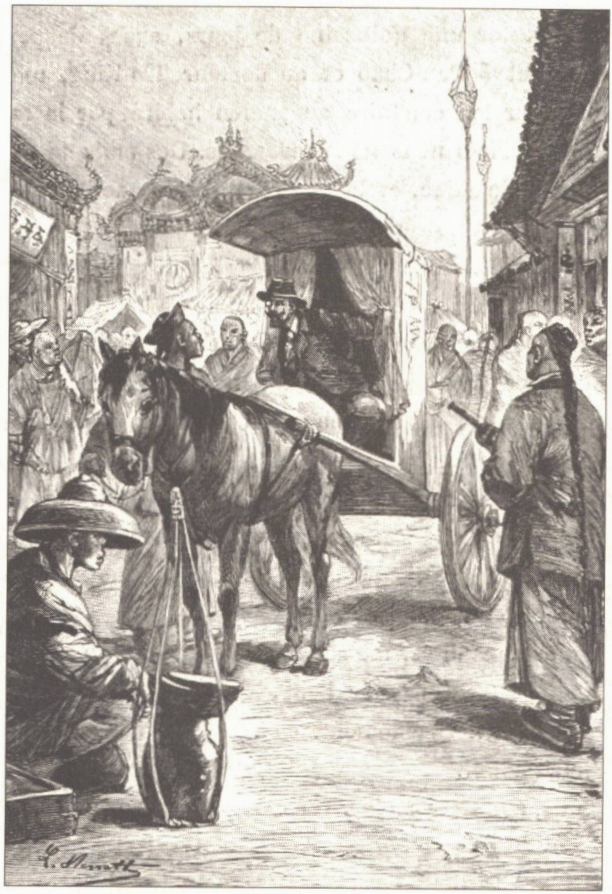
Plec de la Hotelul celor Zece Mii de Visuri către ora unsprezece, iau una dintre acele trăsuri chinezești care seamănă cu niște litiere pe roți, dau adresa domnișoarei Zinca Klork și iată-mă pornit la drum.

Se știe, printre cele optsprezece provincii ale Chinei, cea a lui Pechili este cea mai sudică. Formată din nouă departamente, ea are drept capitală Pekinul, zis uneori și Shim Kin Fo, denumire care înseamnă „Oraș al Primului Ordin care ascultă de Cer".

Nu știu dacă această capitală chiar ascultă de cer, dar de legile regulate ale geometriei ascultă. Există patru orașe, pătrate sau dreptunghiulare, închise unul într-altul: orașul chinezesc, care îl conține pe cel tătăresc, care conține Orașul Galben, Hung Ching, care conține Orașul Roșu, Tsen Kai Ching, cu alte cuvinte Orașul Interzis. Și, în această incintă simetrică de șase leghe, trăiesc peste două milioane de locuitori, tătari sau chinezi, denumiți și „verii Orientului", fără a mai vorbi de câteva mii de mongoli și de tibetani.

Că pe străzi e un du-te-vino de trecători îndesat, îmi dau seama după obstacolele pe care trăsura mea le întâlnește la fiecare pas – negustori ambulanți, căruțe supraîncărcate, mandarini, cu suitele lor zgomotoase. Și nu mai vorbesc de oribilii câini vagabonzi, pe jumătate șacali, pe jumătate lupi, năpârliți și râioși, cu privire piezișă și boturi amenințătoare, care nu au ca hrană decât cele mai mizerabile resturi și care urăsc străinii. Din fericire, nu sunt pe jos și n-am treabă nici în Orașul Roșu, unde nu se poate intra, nici în cel galben, nici măcar în orașul tătar.

Orașul chinezesc formează un dreptunghi divizat de la nord la sud de Marele Bulevard, care se întinde de la poarta Hung Ting la poarta Tien, traversat de la est la vest de bulevardul Sha Kua, care se desfășoară de la poarta cu acest nume la Kuan Tsa. Știind toate acestea, nimic mai ușor



În sfârșit, cu puțin înainte de amiază, sosesc la destinație.

decât să găsesc locuința domnișoarei Zinca Klork, dar nimic mai greu decât să ajung acolo, date fiind străzile înghesuite ale primei incinte.

În sfârșit, cu puțin înainte de amiază, sosesc la destinație. Trăsura se oprește în fața unei case cu aparență modestă, ocupată de meșteșugari care lucrează de la ei de acasă și, așa cum arată un semn, mai degrabă de străini.

Tânăra romîncă locuiește la primul etaj, iar ferestrele ei dau spre bulevard. Nu am uitat că aceasta și-a învățat meseria de modistă la Paris și a venit să o practice la Pekin, unde are deja destulă clientelă.

Urc la primul etaj. Văd numele domnișoarei Zinca Klork pe o ușă. Bat. Mi se deschide.

Iată-mă în prezența unei fete pur și simplu fermecătoare, exact cum spunea Kinko. Este o blondă de douăzeci și doi până la douăzeci și trei de ani, cu ochi negri, tipic românești, o talie agreabilă și o fizionomie grațioasă și surâzătoare. Dar oare n-a fost deja informată că Marele Transasiatic este în gară de aseară, în ciuda aventurilor de pe drum, și nu-și așteaptă ea logodnicul, dintr-o clipă în alta?

Iar eu, cu un singur cuvânt, voi nimici această bucurie, voi stinge acest surâs...

Domnișoara Zinca Klork e foarte surprinsă să vadă apărând în pragul ușii un străin. Fiindcă a trăit mai mulți ani în Franța, își dă seama imediat că sunt francez și mă întreabă cărui fapt îi datorează plăcerea de a mă vedea.

Trebuie să-mi cântăresc atent cuvintele, fiindcă risc s-o ucid, biata copilă!

– Domnișoară Zinca... încep.

– Știți cum mă cheamă?!... strigă ea.

– Da, domnișoară... Am călătorit cu Marele Transasiatic...

Tânăra fată pălește, iar ochii frumoși i se încețoșează. Îi e clar că s-a întâmplat ceva rău... Oare a fost descoperit Kinko în lada lui, a fost descoperită infracțiunea?... A fost arestat?... E la închisoare?...

Mă grăbesc să adaug:

– Domnișoară Zinca... anumite circumstanțe... m-au pus la curent cu călătoria unui tânăr român...

– Kinko... bietul meu Kinko... a fost găsit?... mă întreabă, cu o voce tremurândă.

– Nu... nu... răspund, ezitant. Nimeni nu a aflat de el... cu excepția mea... L-am vizitat de mai multe ori în vagon... noaptea... Am devenit prieteni... tovarăși... Îi mai aduceam provizii...

– Ah! Mulțumesc, domnule! îmi răspunde domnișoara Zinca Klork, luându-mi mâinile. Cu un francez, Kinko putea fi sigur că nu va fi trădat, și chiar că va fi ajutat... Mulțumesc!... Mulțumesc!

Mă simt din ce în ce mai îngrozit de ceea ce trebuie să-i spun tinerei fete.

– Și nimeni n-a bănuit niciodată ceva cu privire la dragul meu Kinko?... mă întreabă ea.

– Nimeni.

– Ce să facem, domnule, nu suntem bogați... Kinko nu avea bani... acolo... la Tbilisi... Iar eu nu am adunat încă destui ca să-i trimit cât îi trebuie pentru călătorie... Dar în fine, a ajuns aici... O să-și găsească de lucru, fiindcă e un meșteșugar foarte bun, și vom putea da banii înapoi companiei...

– Da... știu... știu...

– Și apoi, ne vom căsători, domnule... Mă iubește atât... și eu la fel!... Am făcut cunoștință la Paris... E așa de drăguț cu mine!... Și când s-a întors la Tbilisi, atâta m-am rugat de el să vină la mine, că s-a gândit să se ascundă în ladă... Săracul, cât a suferit!...

– Ba nu, domnișoară Zinca, ba nu...

– Ah! de-abia aștept să plătesc transportul pentru dragul meu Kinko...

– Da... să plătiți transportul...

– Trebuie să sosească, nu?...

– Da... și după-amiază... fără îndoială... Nu mai știu ce să spun.

– Domnule, îmi zice Zinca Klork, trebuie să ne căsătorim, Kinko și cu mine, și, dacă nu abuzez de amabilitatea dumneavoastră, aș vrea să ne faceți plăcerea de a asista la nunta noastră...

– La nunta dumneavoastră... cu siguranță. I-am promis deja prietenului Kinko...

Biata fată!... Nu mai pot s-o las să își facă speranțe deșarte. Trebuie să-i spun... totul!

– Domnișoară Zinca... Kinko...

– Kinko v-a rugat să îmi spuneți că vine?

– Da... domnișoară Zinca... Dar... înțelegeți... Kinko e... destul de obosit... după un drum atât de lung...

– Obosit?...

– O, nu vă speriați!

– E bolnav sau...?

– Da... un pic...

– Atunci, mă duc după el! Trebuie să-l văd... Domnule, vă rog, însoțiți-mă la gară...

– Nu! N-ar fi prudent, domnișoară Zinca!... Stați aici... Stați!

Zinca Klork mă privește fix.

– Spuneți-mi adevărul, domnule. Adevărul! Nu-mi ascundeți nimic. Kinko...?

– Da... am o veste tristă să vă comunic...

Zinca Klork se pierde. Buzele încep să îi tremure. De-abia mai poate vorbi.

– L-au descoperit!... spune. Se știe ce-a făcut!... A fost arestat...

– Dac-ar fi dat Dumnezeu să fie doar asta!... Domnișoară... am avut accidente... pe drum... trenul era să cadă într-o prăpastie... o catastrofă îngrozitoare...

– A murit!... Kinko a murit! Nefericita Zinca se prăbușește pe un scaun și – pentru a împrumuta o frază a chinezilor – „lacrimile îi curg ca ploaia într-o noapte de toamnă".

N-am văzut niciodată ceva mai trist! Însă nu pot să o părăsesc în starea asta, biata fată!... O să-și piardă cunoștința... Nu mai știu ce să fac... Îi iau mâinile... repet:

– Domnișoară Zinca... domnișoară Zinca...

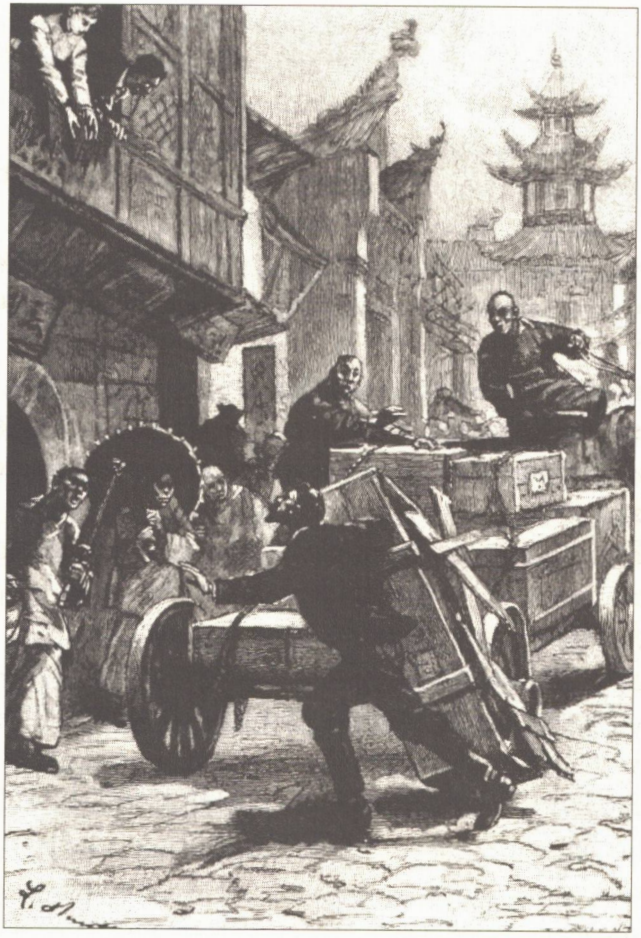
În acest moment, un tumult se produce în fața casei. Se aud strigăte, însoțite de murmurul mulțimii și, în mijlocul lor, o voce...

Dumnezeule!... Nu mă înșel!... E vocea lui Kinko!... O recunosc!... Sunt în toate mințile?...

Zinca Klork, care s-a ridicat, se repede la fereastră, o deschide, și privim amândoi...

În fața ușii a oprit un furgon. Lada, cu inscripțiile ei – „Sus–Jos", „Fra-gil – Oglinzi – Atenție la umezeală!" – a ajuns... pe jumătate spartă. Furgonul tocmai a fost lovit de o șaretă, în momentul în care era descărcat... Lada a alunecat pe jos... s-a făcut bucăți... și Kinko a sărit din ea ca un diavol dintr-o cutie cu surprize... dar viu, viu și nevătămat!...

Nu-mi vine să-mi cred ochilor!... Cum adică, românul meu n-a pierit în explozie?... Nu! Așa cum urmează să aflu imediat, chiar din gura lui, a fost aruncat din tren în momentul în care cazanul a explodat, și a rămas fără cunoștință. Apoi, dându-și seama că nu e rănit – un adevărat miracol! –, s-a ținut la distanță, până în momentul în care a putut să se întoarcă în vagonul



Kinko a sărit din ladă ca un diavol dintr-o cutie cu surprize...

de bagaje fără a fi văzut. Cât despre mine, ieșisem deja și, după ce l-am căutat inutil, eram convins că a căzut victimă catastrofei.

Deci – ironia sorții – după ce a parcurs un traseu de șase mii de kilometri pe Marea Cale Ferată Transasiatică închis într-o ladă, printre bagaje, după ce a scăpat din atâtea pericole – atacul bandiților, explozia cazanului –, iată că un accident stupid, o șaretă din mijlocul unei străzi din Pekin, l-a făcut pe Kinko să piardă tot ce agonisise în timpul călătoriei lui... clandestine, e drept, dar atât de... Nici nu găsesc un cuvânt care să caracterizeze acest tur de forță.

Căruțașul a strigat speriat atunci când a văzut că din ladă apare o ființă vie. Într-o clipă, s-a adunat o mulțime, infracțiunea a fost descoperită, e chemată poliția... Și ce vreți să facă tânărul român, care nu știe un cuvânt în chineză și nu se poate explica decât prin gesturi? Nu se poate face înțeles. Și oricum, ce explicație ar putea să le dea?...

Zinca Klork și cu mine ne apropiem de el.

– Zinca... draga mea Zinca! strigă el, strângând-o pe tânără la piept.

– Kinko... dragul meu Kinko! îi răspunde ea, amestecându-și lacrimile cu ale lui.

– Domnule Bombarnac... spune bietul băiat, care nu mai are altă speranță decât pe mine însumi.

– Kinko, îi răspund, nu-ți pierde curajul, contează pe mine!... Ești viu, și te credeam mort...

– Ei! Fac tot atâtea parale viu ca și mort... murmură el.

Greșit! Orice e mai bine decât să fii mort, chiar și să te duci la închisoare, fie ea și chinezească. Exact asta se și întâmplă, în ciuda rugăminților tinerei fete, la care le adaug pe ale mele, fără să reușesc să mă fac înțeles, în timp ce Kinko este luat de agenții de poliție și dus de acolo, în râsetele și huiduielile mulțimii...

Dar nu-l las baltă! Nu! Chiar de-ar fi să răstorn cerul și pământul, nu-l las!

XXVII

Dacă vreodată expresia „a te îneca la mal" a fost întrebuințată în sens concret, e exact în cazul nostru, așa încât să mă iertați dacă mă voi servi de ea. Totuși, când o navă se scufundă la un pas de uscat, nu înseamnă că e cu totul pierdută. Kinko va rămâne în închisoare, în cazul în care eu și tovarășii noștri de drum nu vom putea face nimic, de acord. Dar e viu, iar asta e esențial.

În orice caz, n-avem deloc timp de pierdut, fiindcă poliția chinezească, chiar dacă lasă de dorit, e cel puțin promptă și expeditivă. Punct ochit, punct lovit! Dar nu vrem ca bietul Kinko să fie lovit, nici măcar la figurat.

Îi ofer deci brațul domnișoarei Zinca Klork și o conduc la trăsura mea. Ne întoarcem amândoi imediat la Hotelul celor Zece Mii de Visuri.

Acolo, îi regăsesc pe maiorul Noltitz, pe domnul și doamna Caterna și, printr-o întâmplare foarte fericită, pe tânărul Pan Chao, care s-a descotorosit de doctorul Tio King de data asta. Pan Chao de-abia așteaptă să fie interpretul nostru cu autoritățile chineze.

Și atunci, dinaintea înlăcrimatei Zinca, le povestesc prietenilor mei totul despre logodnicul ei, despre mijlocul de transport al lui Kinko și felul cum am făcut cunoștință cu el, pe drum. Le spun că, dacă a înșelat compania căii ferate transasiatice, tocmai datorită acestei înșelăciuni a putut lua trenul de la Uzun Ada. Și că, dacă nu l-ar fi luat, am fi fost cu adevărat înghițiți de prăpastia din valea Tizu…

Și le mai precizez un lucru, pe care îl știu numai eu: eu sunt cel care l-am surprins pe banditul de Faruskiar în momentul în care își ducea planul la îndeplinire, dar Kinko e cel care, punându-și viața în pericol, cu un sânge

rece și un curaj supraomenesc, a umplut focarul locomotivei cu cărbune, s-a atârnat de leviere și supape și a reușit să oprească trenul făcând să explodeze cazanul.

Și ce șir de „oh!" și de „ah!" admirative s-a iscat atunci când mi-am terminat povestirea. Într-un acces de recunoștință un pic cabotin, tenorul nostru a strigat:

– Ura pentru Kinko!... Să fie decorat!

Dar, până când Fiul Cerului o să-i confere lui Kinko cine știe ce Dragon Verde, doamna Caterna îi ia mâinile Zincăi Klork, o trage la piept, o îmbrățișează... o îmbrățișează fără a-și putea reține lacrimile de subretă... sau chiar de junǎ-primă... Închipuiți-vă: un roman de dragoste întrerupt tocmai la final...

Dar să ne ocupăm de ce e mai urgent și, așa cum strigă domnul Caterna, „Toată lumea în scenă pentru cinci!" – al cincilea act, în care are loc deznodământul dramelor.

– Nu putem lăsa sărmanul băiat să fie condamnat! spune maiorul Noltitz. Trebuie să mergem la directorul companiei căii ferate transasiatice. Când va afla ce s-a întâmplat, acesta va fi primul care va renunța la acuzații.

– Fără îndoială, răspund, fiindcă faptul că tânărul Kinko a salvat trenul și pasagerii lui e limpede ca lumina zilei...

– Ca să nu mai vorbim despre tezaurul imperial, adaugă domnul Caterna, milioanele Majestății Sale!

– E foarte adevărat, spune Pan Chao. Din nefericire, Kinko a căzut în mâinile poliției, a fost dus la închisoare, și e foarte greu să ieși din închisorile chinezești!

– Să ne grăbim, răspund, haidem la directorul companiei!

– Stați puțin, spune doamna Caterna, dar nu am putea face o chetă pentru a restitui prețul călătoriei?

– Această propunere îți face cinste, Caroline, strigă tenorul, ducându-și mâna la pungă.

– Domnilor, domnilor, răspunde Zinca Klork, ai cărei ochi frumoși sunt scăldați de lacrimi, salvați-l pe logodnicul meu înainte de a fi condamnat!...

– Da, micuța mea, răspunde doamna Caterna, da, inimioara mea, o să-l salvăm pe logodnicul tău și, dacă trebuie să dăm o reprezentație în beneficiul lui...

– Bravo, Caroline, bravo! strigă domnul Caterna, care aplaudă cu vigoarea unui subșef de galerie.

Să o lăsăm pe tânăra româncă pradă mângâierilor pe cât de teatrale, pe atât de sincere ale extraordinarei subrete. Doamna Caterna nu se mai dezlipește de ea, declarând că o consideră fiica ei și că o va apăra cu o îndârjire de mamă. Pan Chao, maiorul Noltitz, domnul Caterna și cu mine ne întoarcem la gară, unde se află birourile directorului Marii Căi Transasiatice.

Directorul se află în cabinet și, la cererea lui Pan Chao, suntem primiți de el.

E un chinez în toată puterea cuvântului, în stare de toate chinezăriile administrative posibile, un funcționar care muncește din greu, vă rog să mă credeți, care i-ar face de rușine pe toți colegii lui din bătrâna Europă.

Pan Chao îi povestește toată tărășenia, și, cum înțelege destul de bine rusește, maiorul și cu mine putem lua parte la discuție.

Fiindcă, ei bine, mai încape discuție! Incredibilul chinez nu se sfiește să susțină că fapta lui Kinko e una dintre cele mai grave... o fraudă întreprinsă în aceste condiții... pe un parcurs de șase mii de kilometri... pagube de o mie de franci pentru compania Marii Căi Ferate Transasiatice și pentru acționarii ei...

Răspundem la chinezăriile chinezului cu faptul că așa este, dar că, una peste alta, paguba ar fi fost mult mai mare dacă infractorul nu s-ar fi găsit în tren, fiindcă ne-a salvat pe toți cu prețul propriei vieți – și nu numai pe noi, ci și activele materiale ale companiei...

Ei bine, n-o să vă vină să credeți: acest bibelou de porțelan viu ne dă de înțeles că, dintr-un anumit punct de vedere, ar fi fost mai bine să deplângem moartea a o sută de victime...

Da, da, cunoaștem! Mai bine să moară o sută de călători decât să încălcăm un principiu!

Pe scurt, nu reușim să facem nimic. Justiția își va urma cursul în cazul infractorului Kinko.

Ne retragem, în timp ce domnul Caterna își varsă tot repertoriul de înjurături de marinar și de culise în capul imbecilului. Ce ne-a mai rămas de făcut?

– Domnilor, ne spune Pan Chao, știu cum merg lucrurile la Pekin și în Imperiul Celest. N-o să treacă nici două ore până când va compărea în fața judecătorului teritorial, care e însărcinat cu acest gen de infracțiuni. Îl așteaptă nu numai închisoarea, ci și loviturile de baston...

– Lovituri de baston... ca idiotul acela de Zizel din *Dacă aș fi rege*? strigă tenorul nostru.

– Exact, răspunde Pan Chao.

– Trebuie să împiedicăm oroarea asta... spune maiorul Noltitz.

– Sau să încercăm măcar, răspunde Pan Chao. Vă propun să mergem la proces, unde voi încerca să îl apăr pe logodnicul fermecătoarei romance, și îmi pun onoarea chezaș pentru a lui!

E cel mai bun lucru pe care îl putem face. De fapt, singurul. Ieșim din gară, ne repezim la o trăsură și ajungem în douăzeci de minute în fața unei barăci destul de amărâte, în care funcționează tribunalul teritorial.

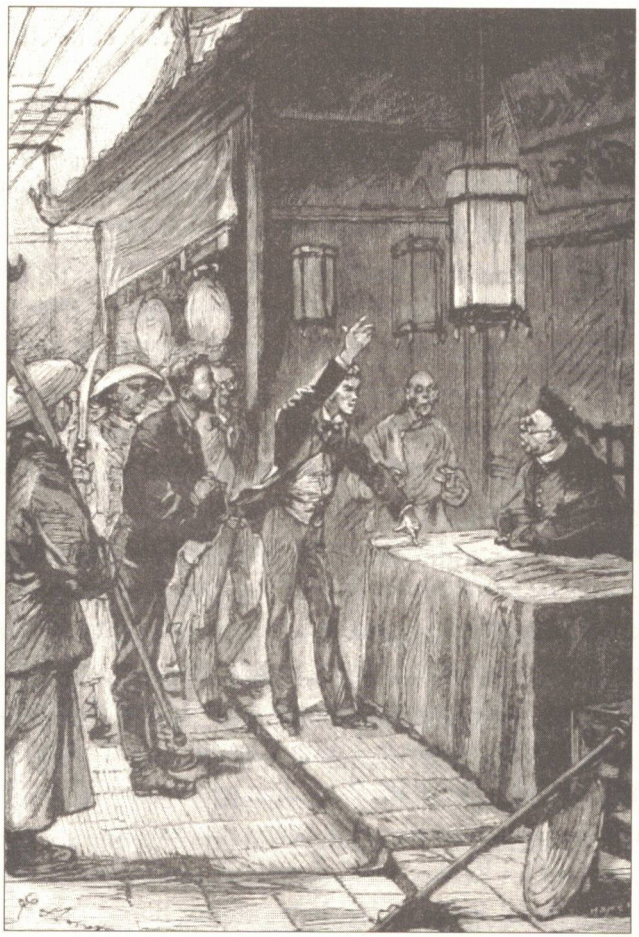
Acolo s-a adunat o mulțime. Toată povestea a făcut vâlvă. Se știe că un călător clandestin s-a ascuns într-o ladă în vagonul de bagaje al Marelui Transasiatic și că a călătorit așa de la Tbilisi la Pekin. Toată lumea vrea să vadă cum arată originalul personaj... Nu știe nimeni că e, pur și simplu, un erou!

Bravul nostru tovarăș e acolo, între doi agenți cu mutre respingătoare, galbeni ca niște gutui. Dulăii ăștia sunt gata să îl ducă pe prizonier înapoi la închisoare, la ordinul judecătorului, și să-i aplice câteva zeci de lovituri de baston la tălpi, dacă e condamnat și la asta.

Kinko pare extrem de dezamăgit, de rușinat – ceea ce mă miră, din partea unui băiat atât de energic. Dar, imediat ce ne vede, o rază de speranță îi luminează fața.

În acel moment, conducătorul furgonului îi povestește toată tărășenia unui omuleț cu ochelari, care dă din cap într-un mod foarte neliniștitor pentru inculpat. Oricum, chiar dacă ar fi nevinovat ca un nou-născut, acesta n-ar putea să se apere, fiindcă nu știe o boabă de chineză.

Pan Chao se prezintă. Judecătorul îl cunoaște, îi zâmbește.



Pan Chao se aprinde...

De fapt, prietenul nostru este fiul unui negustor bogat din Pekin, furnizor oficial de ceaiuri de Tung Tien și Sung Fug Kao. Judecătorul începe să clatine din cap un pic mai binevoitor.

Tânărul nostru avocat e într-adevăr plin de patos și spiritual! Reușește să-i stârnească interesul judecătorului, să emoționeze auditoriul cu povestirea călătoriei, aduce vorba despre toate peripețiile noastre, se oferă să dea înapoi companiei ceea ce i se datorează acesteia...

Din nefericire, judecătorul nu poate consimți. Există atât daune materiale, cât și daune morale et cetera, et cetera.

La asta, Pan Chao se aprinde și, chiar dacă nu înțelegem nimic din ce spune, ghicim că vorbește despre curajul lui Kinko, despre sacrificiul cu viața cu care era să plătească salvarea călătorilor și, în fine, ca argument suprem, afirmă că al său client a salvat tezaurul imperial.

Inutilă elocvență! Niciun argument nu reușește să-l miște pe nemilosul magistrat, care n-a absolvit de pedeapsă nici măcar zece acuzați în lunga lui carieră. E de acord să îl cruțe pe acuzat de loviturile de baston, dar îl condamnă la șase luni de închisoare și daune materiale în favoarea companiei Marii Căi Ferate Transasiatice. Apoi, această mașină de condamnări face un semn, iar bietul Kinko e dus din sală.

Dar să nu-și frângă mâinile cititorii *Secolului XX* cu privire la soarta lui Kinko! Chiar dacă pierd o sută de rânduri de reportaj, prefer să le spun de pe acum că totul s-a aranjat.

A doua zi, Kinko își face intrarea triumfală în casa de pe bulevardul Sha Kua, în care ne adunaserăm cu toții, în timp ce doamna Caterna nu-și mai precupețea mângâierile materne la adresa nefericitei Zinca Klork.

Despre întreaga poveste aflaseră ziarele. *Shi Bao* din Pekin și *Chinese Times* din Tientsin imploraseră clemență pentru tânărul român. Toate aceste cereri ajunseseră la picioarele Fiului Cerului – deci chiar acolo unde se află urechile imperiale. De altfel, Pan Chao reușise să-i transmită Majestății Sale o petiție care relata incidentele călătoriei, insistând asupra faptului că, fără devotamentul lui Kinko, aurul și pietrele prețioase din tezaurul imperial ar fi în mâinile lui Faruskiar și ale bandiților lui. Și, pe Buddha!, asta ar fi valorat mult mai mult decât șase luni de închisoare!

Da! Prețul exact e cincisprezece mii de *taeli*, adică peste o sută de mii de franci și, într-un acces de generozitate, Fiul Cerului i-a trimis chiar această sumă lui Kinko, împreună cu iertarea de pedeapsă.

Renunț să mai descriu bucuria, fericirea, beția pe care această veste, adusă de Kinko în persoană, le-a provocat-o tuturor prietenilor, și mai ales drăguței Zinca Klork. Asemenea lucruri nu pot fi exprimate în nicio limbă, nici măcar în chineză, oricât se pretează aceasta celor mai neverosimile metafore.

Iar acum, să-mi permită abonații *Secolului XX* să termin cu tovarășii de călătorie ale căror numere figurează în carnetul meu.

Numerele unu și doi, Fulk Ephrinell și Miss Horatia Bluett: nereușind să se înțeleagă în privința diferitelor clauze ale asocierii lor conjugale, au divorțat la trei zile de la sosirea la Pekin. E ca și cum căsătoria n-ar fi fost niciodată celebrată pe calea transasiatică și, în consecință, Miss Horatia Bluett a rămas Miss Horatia Bluett. Să îi dea Dumnezeu uscatei comerciante să recolteze cât păr vrea din Imperiul Celest, iar practicului comerciant, să mobileze cu dinții lui falși toate „palatele" aceluiași Imperiu!

Numărul trei, maiorul Noltitz: se ocupă de lucrările spitalului pe care a venit să-l fondeze la Pekin în numele guvernului rusesc și, atunci când a sosit momentul despărțirii de el, am simțit că las un prieten în toată puterea cuvântului, în această țară îndepărtată.

Numerele patru și cinci, domnul și doamna Caterna: la capătul a trei săptămâni de sejur în capitala Imperiului Celest, simpaticul tenor și fermecătoarea subretă au plecat la Shanghai, unde în momentul de față fac deliciile comunității franceze.

Numărul șase, baronul Weissschnitzerdörfer, al cărui nume interminabil îl scriu pentru ultima dată: ei bine, globe-trotterul nu numai că a pierdut pachebotul de la Tientsin, dar, o lună mai târziu, l-a pierdut și pe cel de la Yokohama. Apoi, la șase săptămâni după, a naufragiat pe țărmul Columbiei britanice; în fine, după o deraiere de pe linia San Francisco–New York, a reușit să ducă la capăt, cu mare greutate, ocolul Pământului în... optzeci și șapte de zile, în loc de treizeci și nouă.

Numerele nouă și zece, Pan Chao și doctorul Tio King: ce pot spune altceva decât că Pan Chao a rămas parizianul pe care îl cunoașteți și, de fiecare dată când revine în Franța, cinăm împreună la Durand sau la Marguery? Cât despre doctor, a ajuns să mănânce doar un gălbenuș de ou pe zi, ca maestrul lui, Cornaro, și speră să trăiască până la o sută doi ani, după exemplul nobilului venețian.

Numărul nouă, Sir Francis Trevellyan, și numărul doisprezece, domnul Faruskiar: nu l-am mai văzut niciodată pe primul, care îmi datorează niște scuze și o țigară de foi, și nici n-am auzit despre al doilea să fi fost spânzurat. Fără îndoială, ilustrul bandit, demisionar din funcția de administrator al Marii Căi Ferate Transasiatice, își continuă fructuoasa carieră prin provinciile mongole.

În fine, Kinko, numărul unsprezece: nu mai e cazul să vă spun că s-a căsătorit cu domnișoara Zinca Klork, cu mare fast. Am asistat cu toții la ceremonie și, dacă Fiul Cerului l-a înzestrat atât de generos pe tânărul român, tânăra româncă a primit un cadou magnific din partea călătorilor salvați de logodnicul ei.

Aceasta este relatarea fidelă a călătoriei noastre. Am făcut tot posibilul pentru a-mi îndeplini îndatoririle de reporter pe parcursul drumului și să binevoiască conducerea *Secolului XX* să se declare satisfăcută, în ciuda greșelilor și gafelor despre care v-am spus deja!

Cât despre mine însumi, după ce am petrecut trei săptămâni la Pekin, am revenit în Franța, cu vaporul.

Acum, îmi mai rămâne doar o mărturisire rușinoasă de făcut: a doua zi după sosirea mea în capitala Imperiului Celest, am primit o telegramă care răspundea celei trimise de mine din Lanzhou în următorii termeni:

Claudius Bombarnac Pekin China.

Conducerea Secolul XX *transmite complimente și omagii eroic domn Faruskiar prin intermediul corespondent Claudius Bombarnac.*

Însă am susținut totdeauna că această telegramă nu a ajuns la destinație, lucru care l-a cruțat pe destinatar de neplăcerea de a răspunde.

CUPRINS

I. 5

II. 16

III. 24

IV. 34

V. 44

VI. 53

VII. 65

VIII. 77

IX. 86

X. 94

XI. 104

XII. 113

XIII. 122

XIV. 130

XV. 140

XVI. 149

XVII. 159

XVIII. 167
XIX. 177
XX. 185
XXI. 192
XXII. 199
XXIII. 211
XXIV. 218
XXV. 228
XXVI. 237
XXVII. 247

FREEDOM
GREENLAND
BAFFIN BAY
DAVIS STRAIT
HUDSON BAY
BERING SEA
DOMINION of CANADA
BRITISH COLUMBIA
NORTH AMERICA
NORTH ATLANTIC OCEAN
BRITISH ISLANDS
NEWFOUNDLAND
PACIFIC OCEAN
WEST INDIA ISLANDS
CARIBBEAN SEA
BRITISH GUIANA
SOUTH AMERICA
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
FALKLAND IS.
WOR

FEDERATION
MAP OF THE WORLD.
SHOWING THE EXTENT OF THE BRITISH TERRITORIES IN 1786.
ARCTIC OCEAN
ASIA
NORTH PACIFIC OCEAN
INDIA
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
SOUTH PACIFIC OCEAN
NEW ZEALAND
CAPE COLONY
PAPUA NEW GUINEA
BERING SEA

0
30
60
90
120
150
180
210
240
270
300
330
N
NE
E
SE
S
SW
W
NW